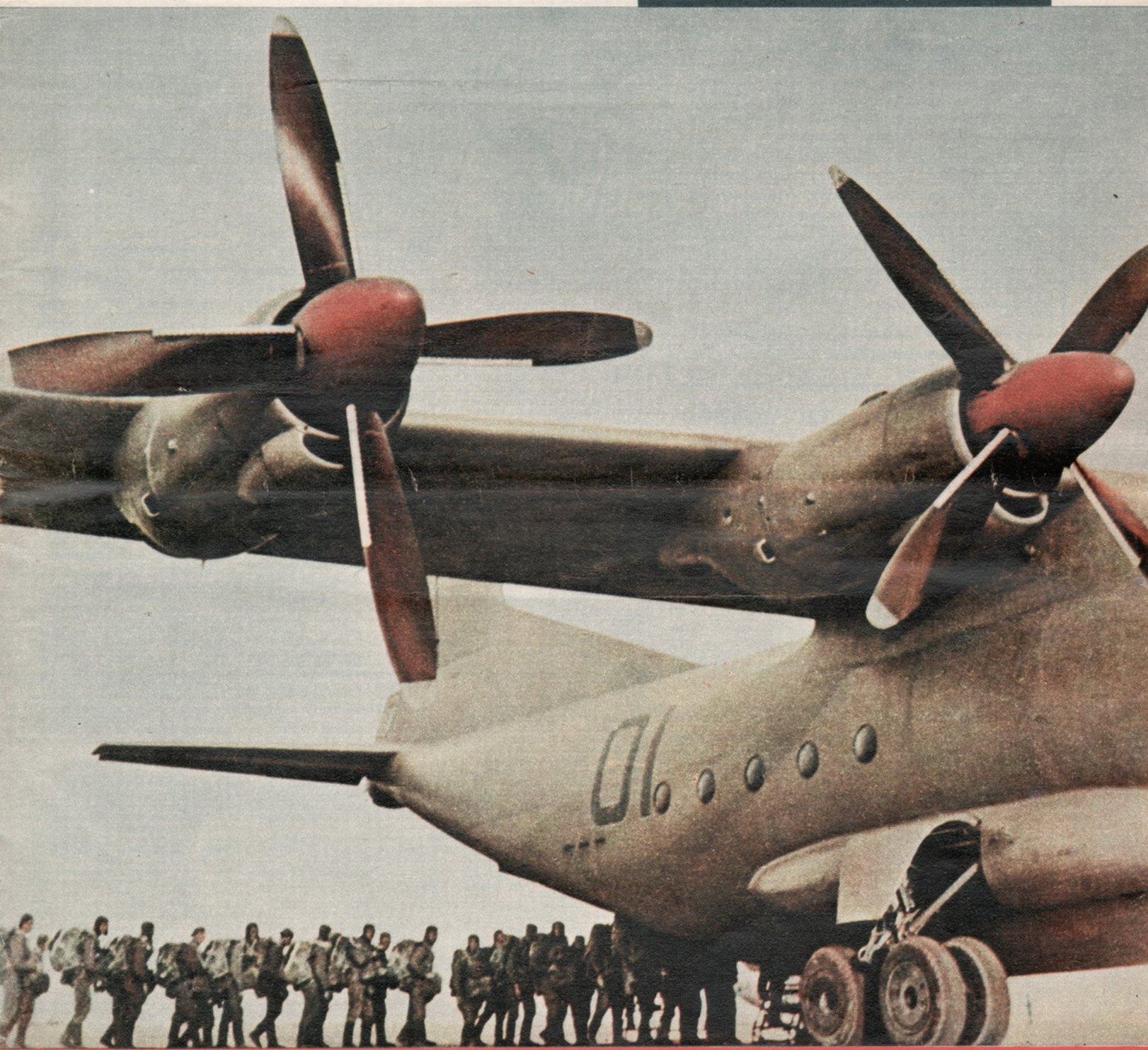
W numerze: DESANT POWIETRZNY ● DRUGA LIGA ● 142 DNI I NOCE W POWIETRZU ● PARYSKI SALON LOTNICZY 1967 ● MILLENIUM SPRZED 25 LAT ● PIONIERSKIE TOWARZYSTWA LOTNICZE W POLSCE

SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (838) ● 30 VII. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



Wspaniała parada lotnictwa radzieckiego, jaka odbyła się nad lotniskiem podmoskiewskim Domodiedowo 9 lipca, zakończona była gigantycznym desantem powietrznym ze 100 samolotów: 1 200 żołnierzy-spadochroniarzy, czołgów, ciężkiej broni i transporterów (patrz na str. 4—5). Na zdjęciu: Żołnierze oddziałów biorących udział w desancie załadowują się na samoloty transportowe

Foto: APN

APEL

DO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA SPORTOWEGO O PRZYJŚCIE Z POMOCĄ OFIAROM AGRESJI IZRAELA

Podstawowa Organizacja Partyjna, Rada Zakładowa i Kierownictwo Biura Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zwraca się z apelem do wszystkich pracowników lotnictwa sportowego o przyjście z pomocą ofiarom imperialistycznej agresji Izraela.

Ciężki los uchodźców arabskich, którzy na skutek faszystowskich metod stosowanych przez Izrael opuścili swój ojczysty kraj, budzi poczucie obowiązku okazania pomocy.

Szczególnie my Polacy, dotknięci w przeszłości straszliwymi skutkami okupacji hitlerowskiej, najlepiej rozumiemy ciężkie i tragiczne położenie narodu napadniętego przez bezwzględnego najeźdźcę, który nie przebierając w środkach zastosował wobec ludności cywilnej m. in. straszliwą broń, jaką jest napalm.

Ludzkość postępowa całego świata udziela pomocy narodom arabskim — ofiarom barbarzyńskiej agresji.

W naszym kraju załogi zakładów, przedsiębiorstw i różnych instytucji deklarują pomoc ofiarom wojny.

Niech wśród nich nie zabraknie i naszej załogi. Każdy z nas niech przeznaczy dobrowolną sumę pieniężną z poczuciem dobrze spełnionego humanitarnego i internacjonalnego obowiązku niesienia pomocy tym, którzy jej najbardziej potrzebują.

POP, RADA ZAKŁADOWA I KIEROWNICTWO BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

SUKCES HENRYKA MUSZCZYŃSKIEGO

Siódma konkurencja szybowcowych mistrzostw Węgier, rozgrywanych w obsadzie międzynarodowej, zakończyła się sukcesem polskiego pilota Henryka Muszczyńskiego. Wygrał on zdecydowanie prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 136 km, otrzymując 1 000 pkt. Polak po siedmiu konkurencjach zajmuje pierwsze miejsce, mając 6 529 pkt. Na drugim znajduje się Pal Szeredai (Węgry) — 6 429 pkt., na trzecim Udo Elke (NRD) — 6 427 pkt.

Drugi reprezentant Polski, Sławomir Kwiatkowski, zajmował po 7 konkurencjach jedno z dalszych miejsc. Obaj Polacy startują na „Fokach-4". Ostateczne wyniki mistrzostw podamy w następnym numerze.

Na aeroklubowym lotnisku. Foto: B. Koszewski

REKORDY SPADOCHRONOWE

Aeroklubowi spadochroniarze nie ustają w biciu rekordów Polski.

W Łodzi doskonale spisały się kobiety. W dniu 16 lipca br. **Krystyna Kotlarek** w skoku na celność lądowania z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu uzyskała rekordowy wynik 0,93 m. Rekord w kilkanaście minut potem poprawiła inna spadochroniarka Aeroklubu Łódzkiego — **Zofia Muszkiet**, która **wspaniałym rezultatem 0,00 m wyrównała rekord świata w tej konkurencji.**

*

Intensywnie skaczą spadochroniarze Aeroklubu Warszawskiego. Przez cały lipiec zgrupowani oni byli na obozie szkolno-treningowym. Właśnie tam, w dniu 15 lipca br., **Marek Szugzda, Jerzy Lenartowicz i Andrzej Domański** ustanowili nowy rekord Polski w skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów, uzyskując wynik 2,17 m odległości od środka koła.

W dniu następnym, 16 lipca br., skoczkowie Aeroklubu Warszawskiego wykonali 1240 skok w bieżącym sezonie i tym samym wykonali tegoroczne zadania planowe w stu procentach. Przekroczyli też plan awansu, uzyskując 17 klas trzecich (na 10 planowanych) oraz planowane 3 klasy drugie i jedną klasę pierwszą.

Wykonaniem rocznego planu już w połowie sezonu skoczkowie Aeroklubu Warszawskiego uczcili święto 22 Lipca i 50-lecie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

(kh)

RADZIECCY SZYBOWNICY WALCZĄ NA JUBILEUSZOWEJ SPARTAKIADZIE

Z początkiem lipca rozpoczęła się w Orle, w tamtejszym szybowcowym centrum, IV Spartakiada Narodów ZSRR w sporcie szybowcowym. Jest to już finał tej wielkiej imprezy, na którą składały się liczne zawody okręgowe, strefowe, mistrzowstwa miast i rejonów. Finał spartakiady jest zarazem traktowany jako 29 mistrzostwa szybowcowe Kraju Rad. Zgodnie z radzieckimi zwyczajami program zawodów szybowcowych obejmuje wszystkie konkurencje — trójkąty od 100 do 500 kilometrów oraz przeloty docelowo-powrotne i po wyznaczonych trasach (docelowe). Wszyscy piloci startują na jednakowych szybowcach typu „Błanik".

Na pierwszą konkurencję finału Spartakiady wyznaczono prędkościowy dwukrotny przelot po trasie trójkąta 100 km. Wznoszenia nie były zbyt silne, choć dość regularne. Wszyscy spodziewali się, że w takich warunkach walka rozegra się między znanymi mistrzami, a tymczasem zwyciężył młody szybownik gruziński U. Korganaszwili w czasie 2 godz. 48 min 46 sek. Wyczynem tym wypełnił on pierwszą normę na tytuł mistrza sportu. Dopiero dziewięć minut po nim był znany u nas, zasłużony mistrz z Ukrainy Wiktor Gonczarenko. Trzeci na mecie J. Rudeński miał czas trzy godziny i 15 sekund. Przypominamy, że tenże Rudeński był drugi na XIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

Wśród kobiet triumfowała — w doskonałym czasie 2 h 55 min 34 sek — Tamara Zagajnowa, mistrzyni Federacji Rosyjskiej, znana z rekordowego przelotu docelowego Orzeł — Wołgograd.

Drugie zadanie z kolei przewidywało prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 305 kilometrów. Tego dnia pogoda jakby uwzięła się na szybowników. Na pierwszym odcinku przelot utrudniał silny czołowo-boczny wiatr. Po minięciu półmetka, gdy mogło się wydawać, że najgorsze piloci mają już za sobą — cumulusy poczęły się buntować. Chmury kłębiaste rozmywały się, dawały opady. Wznoszenia zanikały. W efekcie niewielu tylko szybowników osiągnęło metę.

Najlepszy czas dnia — 5 godzin 18 minut 46 sekund — osiągnęła Marina Afrikanowa (Moskwa), którą pamiętamy z ubiegłego roku jako zwyciężczynię w międzynarodowych zawodach w Orle. W konkurencji mężczyzn zwyciężył Władimir Czuwikow — mistrz republiki Rosyjskiej.

(p)

DZIEŃ LOTNICTWA ZSRR W TELEWIZJI

15 lipca 1967 r. Telewizja Warszawska nadała w programie ogólnopolskim obszerny reportaż filmowy z podmoskiewskiego lotniska Domodiedowo, na którym 9 lipca br. odbyły się pokazy lotnicze z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR.

Z wielkim zainteresowaniem obejrzeliśmy ten wspaniały pokaz techniki i sprawności radzieckiego lotnictwa. Największe wrażenie sprawiły: pionowzlot oraz samoloty o zmiennym w locie skosie skrzydeł. Ich przeloty, starty i lądowania urzekały niezwykłością.

Potem były samoloty naddźwiękowe z przyspieszaczami startowymi oraz desant z samolotów (An-12) i śmigłowców (Mi-4 i Mi-6). Widzieliśmy w akcji trzy największe transportowce świata An-22, które dostarczyły rakiety na samobieżnych wyrzutniach.

Lotnictwo cywilne zademonstrowało m. in. trzy najnowsze samoloty Ił-62, Jak-40 oraz śmigłowce różnego typu. Jeden z samolotów Ił-62 wykazał niezwykłą manewrowość na ziemi, skutecznie wykorzystując możliwości odwracania kierunku ciągu i hamulców. Olbrzym zachowywał się niczym baletnica.

Omawiany telewizyjny pokaz filmowy w pełni zasługuje na kilkakrotne powtórzenie. Tyle w nim nowości i ciekawostek. Szkoda tylko, że wyjątkowo nieudany, niefachowy komentarz obniżał wartość tego dokumentu. Niemal w każdym zdaniu krył się błąd lub naiwność techniczna, nie mówiąc już o słownictwie.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

NOWĄ polską rakietę meteorologiczną „Rasko-2" (główny konstruktor — dr Jacek Walczewski) buduje Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie. Wykorzystywana ona będzie m. in. przy prowadzeniu doświadczeń nad tzw. sztuczną modyfikacją chmur, ich rozpraszaniem i sztucznym wywoływaniem opadów.

★

KOLEJNY program TV Łódź „W przestworzach, czyli ciekawe opowieści lotników", nadany 4 lipca br., poświęcony był spadochroniarstwu. Przed kamerami wystąpili i o swych przygodach opowiadali: Maria Puchar (ponad 1 000 skoków) i Stefan Czerwonka (ponad 2 000 skoków). Niestety, ten program nam się nie podobał. Przygody wprawdzie mogły być ciekawe, ale zostały nieciekawie opowiedziane; poza tym przeciętny widz telewizyjny w Polsce nie zna „żargonu" spadochroniarzy. Nie pomogły nawet interesujące wstawki filmowe.

★

W NUMERZE 2/1967 kwartalnika „Wojskowy Przegląd Historyczny" znajdujemy w rubryce „Sprawozdania" notę informacyjną mgra Mariana Markowskiego o działalności Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

★

SAMOLOTY oddziału LZUG w Olsztynie obsiały (wiosną br.) nawozami sztucznymi i środkami ochrony roślin uprawy rolne na obszarze ok. 80 ha.

★

PRACOWNICY naukowi Zakładu Aerologii PIHM w Legionowie rozpoczęli pracę nad zaprojektowaniem pierwszego w Polsce urządzenia do lokalnego rozpraszania mgły. Projekt ma być gotowy do końca br., instalacja prototypowa zostanie zbudowana w 1968 r.

★

SEJMOWA Komisja Komunikacji i Łączności omawiała wykonanie planu i budżetu 1966 r. w resorcie komunikacji. Na posiedzeniu stwierdzono m. in., że LOT osiągnął w roku ubiegłym szczególnie wysoki przyrost przewozów (wzrost o 39,2 procent) w stosunku do 1965 r. Jednak wobec szybkiego postępu lotnictwa na świecie, postęp w tej dziedzinie nadal jest niewystarczający.

★

PIĘKNYM przelotem z Jeleniej Góry do Zamościa (526 km) zdobył pil. Paweł Piłat z Aeroklubu Jeleniogórskiego ostatni warunek do diamentowej odznaki szybowcowej. Pil. Zenon Mazurek z tego samego klubu przeleciał ponad 300 km i zdobył również ostatni warunek do złotej odznaki.

★

KOMUNIKACJA lotnicza do Koszalina ożywiła się w lecie. Od 28 czerwca LOT uruchomił codzienną komunikację lotniczą między Koszalinem i Krakowem — czas przelotu na tej trasie 2 godziny. Zwiększono również ilość codziennych lotów między Koszalinem i Warszawą.

★

W SZYBOWCOWYCH mistrzostwach Opolszczyzny o puchar przewodniczącego Prezydium WRN zwyciężył pil. Ryszard Rutkowski z Opola, przed Eligiuszem Wawrzyniakiem z Jeleniej Góry i Włodzimierzem Poleszczukiem z Opola. Startowali piloci z Aeroklubów: Częstochowskiego, Bielsko-Bialskiego, Jeleniogórskiego i Opolskiego.

★

SAMOLOTY PLL LOT przewiozły w tym sezonie ok. 400 ton truskawek do Sztokholmu, Malmoe i Goeteborga.

POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Osiedle im. 1 Maja na Kuraku. Z lewej strony widać nowoczesny pawilon handlowy jednego z największych łódzkich osiedli mieszkaniowych, popularnie zwany „Kapeluszem pana Anatola". Zdjęcie dokonane zostało w czasie, gdy pilot Jaka-18 SP-BMR Karol Poselt z Aeroklubu Łódzkiego położył maszynę w ciasnym kręgu.
Foto: K. TUROWSKI

NIE TYLKO SPRAWA OHALIKA

MŁODY rolnik z mazurskiej wsi Kwietniewo, Jan Ohalik, budujący — jak podała to prawie cała prasa krajowa — samolot własnej konstrukcji, nie przypuszczał zapewne, że zdobędzie taką popularność w Polsce. Prasę centralną i wojewódzką obiegły zdjęcia Centralnej Agencji Fotograficznej i Ryszarda Czerniawskiego, przedstawiające młodego rolnika w trakcie budowy swego samolotu.

Ohalik ma 22 lata. Ukończył tylko szkołę podstawową, chociaż nocami śniła mu się kariera konstruktora. Ojciec zmarł mu przedwcześnie, pozostał więc na 9-hektarowym gospodarstwie z matką i zamiast uczyć się dalej — musiał z konieczności pracować na roli. Pasja do lotnictwa jednak pozostała. Poza nim, można powiedzieć, nie widzi świata. Oprócz gromadzonych od sześciu lat roczników „Skrzydlatej Polski" oraz książek o pilotażu i konstrukcjach lotniczych, nic więcej nie czyta. Niemniej jednak postanowił sam zbudować sobie aparat latający i na nim latać. Ma to być, według relacji reporterów, który go odwiedzali — mięśniolot.

Ma silny charakter, więc zamiar przekuł w czyn. Już od dwóch lat, przez dwie zimy pracuje nad swym aparatem. Korzysta przy tym z pobliskiego warsztatu stolarskiego, a i pieniędzy sporo w to włożył. Sądząc z opublikowanych zdjęć, na wiosnę budowa aparatu była już mieźle zaawansowana, a teraz — w lipcu — pracę nad nim musiał Ohalik odłożyć, ze względu na pilną pracę w polu.

Ma to być mięśniolot z napędem śmigłowym, zasilanym — jak podkreśla w swych wypowiedziach dla prasy młody rolnik z Kwietniewa — energią mięśni rąk ludzkich. Z siły i sprawności mięśni swych rąk Ohalik zdaje sobie sprawę. Uprawia w tym celu specjalne ćwiczenia siłowe. Już dziś — piszą w prasie — najwyżej z całej okolicy podnosi sztangę. Wykalkulował też sobie, że jego aparat oderwie się od ziemi, jeżeli śmigło (o średnicy 2 m) będzie się obracać z prędkością 1 000 obrotów na minutę. Inne dane aparatu: rozpiętość skrzydeł — 6,74 m, długość — 6,15 m, ciężar w locie — 280 kG.

Jak sobie wyobraża Ohalik lot na tego rodzaju mięśniolocie, pozostanie już jego tajemnicą. W każdym razie, sądząc z powyższych danych i ze zdjęcia, nie da się na tym absolutnie latać, nawet gdyby młody człowiek był samym Herkulesem i miał mięśnie ze stali.

Wskazując na nierealność całego tego przedsięwzięcia i duże przecież koszty, jakie ponosić musi przy tym młody rolnik, którego nasza kochana prasa tak szybko okrzyczała Ikarem XX wieku, trzeba przecież podkreślić i podziwiać wielką pasję i siłę woli, z jaką realizuje on swój zamiar. Takich entuzjastów lotnictwa mamy niewielu.

Czy można zabronić Ohalikowi budowy samolotu, czy — jak kto woli — mięśniolotu? Nie. Jeżeli to wszystko stoi jeszcze na ziemi i nie grozi życiu, można tę pasję tolerować i... chyba też podziwiać. Gorzej, jeżeli amator latania będzie chciał z tym swoim aparatem przeprowadzić próby praktyczne — wznieść się w powietrze i latać. Kto ma nad tym czuwać? Kto nadzorować?

Nie pierwszy to raz zastanawiamy się, co robić z amatorami budowy samolotów. Nie pierwszy też raz władze od kontroli cywilnych statków powietrznych nie zabierają głosu w tej sprawie i nie interesują się ujawnionymi maszynami amatorskimi. Ja się zresztą nie dziwię. Przepisy odnośnie kontroli cywilnych statków powietrznych na obszarze naszego kraju są jasno sprecyzowane w naszym ustawodawstwie lotniczym i nie wymagają komentarzy. Zachodzi jednak pytanie: czy podciągać pod nie samoloty amatorskie, których zresztą nie buduje się u nas wiele i którym w większości nie udaje się latać? Bo jeżeli tak, to przychodzi do takiego amatora inspektor KCSP i z góry wiadomo, że zbudowanego aparatu nie dopuszcza do lotów, ponieważ nie spełnia on podstawowych warunków odnośnych przepisów; wiadomo bowiem, że każdy nowy prototyp samolotu czy szybowca musi być zbudowany w dwóch egzemplarzach, z których jeden jest przeznaczony do prób statycznych na tzw. łamanie itp. Czy tego można wymagać od amatora-konstruktora? Chyba nie.

Co wobec tego robić? Czy zmieniać przepisy? Wstawiać jakieś klauzule do odpowiednich paragrafów? Chyba nie. Amatorski ruch budowy samolotów nie jest u nas jakimś zjawiskiem powszechnym. Są to przypadki raczej sporadyczne. I nie wydaje mi się, aby musiał się tym zajmować akurat zaraz Inspektorat KCSP w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, chociaż — sądzę — inspektorzy terenowi tej instytucji mogliby społecznie zainteresować się takimi przypadkami, zwyczajnie po ludzku poradzić amatorom, wskazać na nieopłacalność przedsięwzięcia, skierować zainteresowania amatorskie konstruktora na właściwe tory. A w ogóle, to — moim zdaniem — takimi ludźmi powinny zajmować się aeroklubu regionalne, do czego zresztą są statutowo zobowiązane. Trzeba ten emocjonalny entuzjazm do lotnictwa wykorzystać.

ECHA LOTU

Dotychczas do Ohalika do Kwietniewa jeździli głównie dziennikarze, którzy zrobili z tego wielką sensację (akurat na sezon ogórkowy), „wizytowali" nawet agronomowie szkolący się w tamtych stronach, nie mówiąc już o sensacji w samej wsi. Ohalik jest skromny, Ucieka od tych wizyt, chowa się w mieszkaniu brata. Nie chce sławy. Marzy o lataniu. Pewnie, że z Olsztyna do Kwietniewa (pow. Pasłęk) jedzie się kiepsko, najlepiej samochodem. Niech więc wybierze się tam ktoś kompetentny z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, pogada z Ohalikiem, wyjaśni rzecz z punktu widzenia technicznego, oceni rzetelnie i serdecznie jego poczynania. Przewiezie go samolotem. Niech pozna smak prawdziwego lotu, którego pragnie!

Swą działalnością Ohalik zaraził wieś bakcylem lotnictwa. Zrobił kawał dobrej roboty. Załóżcie więc tam, towarzysze z aeroklubu w Olsztynie, co rychlej koło lotnicze; niech Ohalik przewodniczy jego działalności. Poślijcie na wieś, jak się szkoła zacznie, jakiegoś instruktora modelarstwa lotniczego. Niech wprowadzi tamtejszą młodzież w tajniki budowy modeli. Może też sam Ohalik z większym pożytkiem dla siebie zacznie je budować.

Jest to zresztą sprawa nie tylko Ohalika. Nie róbmy jednak dziś, w drugiej połowie XX wieku, problemu Janka-Lotnika, na wzór Sienkiewicza Janka-Muzykanta, tylko dlatego, że rzecz dzieje się na wsi.

Nie te czasy!

Ikarus

W jednym z oddziałów radzieckich wojsk powietrzno-desantowych podczas ćwiczeń na przyrządach

Żołnierze wojsk powietrzno-desantowych przed skokiem ćwiczebnym

DESANT POWIETRZNY

Generał-pułkownik

W. MARGIEŁOW

Dowódca Wojsk Powietrzno-Desantowych

Bohater Związku Radzieckiego

Setki spadochronów w powietrzu! Desant na tyły „przeciwnika" zrzucony.

RADZIECKIE jednostki powietrzno-desantowe są młodym rodzajem wojsk. Jako datę ich powstania należy przyjąć rok 1930. W dniu 2 sierpnia 1930 r., podczas ćwiczeń doświadczalnych, prowadzonych przez Moskiewski Okręg Wojskowy w rejonie Woroneża, po raz pierwszy w historii sztuki wojennej został zrzucony na zaplecze „nieprzyjaciela" nieduży desant powietrzny. Ten pierwszy oddział spadochroniarzy był właśnie zalążkiem współczesnych wojsk powietrzno-desantowych, które w ciągu krótkiego historycznie okresu przeszły pełen chwały szlak rozwoju. Z małych liczebnie oddziałów przekształciły się one w potężny, niezwykle manewrowy rodzaj wojsk wchodzący w skład Sił Zbrojnych ZSRR.

Ciężar gatunkowy wojsk powietrzno-desantowych wzrasta z każdym rokiem. Nawiasem mówiąc, obecnie prawie wszystkie armie posiadają w swym składzie związki lub oddziały powietrzno-desantowe. Wynalezienie broni rakietowo-jądrowej spowodowało, że specjaliści wojskowi zwrócili większą uwagę na ten rodzaj wojsk. W przyszłej wojnie wojskom powietrzno-desantowym wyznacza się ważną rolę. Niektórzy specjaliści wojskowi armii zachodnich wyrażają pogląd, że wyższy stopień zaskoczenia strategicznego osiąga się poprzez użycie broni jądrowej w połączeniu z wysadzeniem — następnie — dużych desantów powietrznych. Już teraz dowództwo armii USA i jego sojusznicy z NATO wykorzystują w szerokim zakresie wojska powietrzno-desantowe do tłumienia ruchów narodowo-wyzwoleńczych w krajach kolonialnych i zależnych. Użyli oni tych wojsk w okresie kryzysu sueskiego, w Gabonie, w Republice Dominikańskiej, w walce przeciwko miłującemu wolność narodowi wietnamskiemu.

Radzieckie wojska powietrzno-desantowe zdobyły sobie trwałą pozycję w systemie sił zbrojnych. Nastąpił ich dalszy rozwój pod względem jakościowym, udoskonalono strukturę organizacyjną. Jednostki powietrzno-desantowe wyposażone są w nowoczesny doskonały sprzęt, posiadają na uzbrojeniu dalekosiężne, potężne środki rażenia. W ich składzie znajdują się pododdziały inżynieryjne i inne pododdziały wojsk spe-

Samoloty-olbrzymy zrzuciły desant czołgów na morze. Czołgi te atakują teraz brzeg zajęty przez „przeciwnika".

cjalnych, wyposażone w różnorodny nowoczesny sprzęt.

Radziecka nauka wojenna zakłada, że zwycięstwo w wojnie — jeśli imperialistom uda się ją wywołać — można osiągnąć tylko w wyniku wspólnych działań bojowych wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Każdy rodzaj wojsk, wykonując typowe dla niego zadania, uzgodnione co do miejsca, czasu i celu, będzie wnosić swój wkład w osiągnięcie wspólnego celu wojny, wykazując przy tym swoje najbardziej silne strony. Wojska powietrzno-desantowe przeznaczone są do najskuteczniejszego wykorzystania wyników uderzeń jądrowych środków taktyczno-operacyjnych i strategicznych. Nacierając w powietrzu, są one w stanie szybciej niż inne wojska osiągnąć rejony zbombardowane przez środki jądrowe. Tu, po zakończeniu likwidacji wroga, będą działać na korzyść wojsk nacierających.

Jakościowym zmianom radzieckich wojsk powietrzno-desantowych sprzyjał dalszy rozwój lotnictwa transportowego, które obecnie jest w stanie przewozić nie tylko ludzi lecz i ciężkie działa, samochody, czołgi i rakiety.

Rewolucyjne zmiany w wyposażeniu technicznym, sposobach i formach prowadzenia działań bojowych na zapleczu nieprzyjaciela stawiają przed żołnierzami wojsk powietrzno-desantowych wysokie wymagania zarówno pod względem moralno-bojowym, jak i świadomości politycznej, wyszkolenia specjalistycznego, dyscypliny i organizacji.

W ostatnich latach podczas wielu ćwiczeń zrzucano duże desanty powietrzne, łącznie ze sprzętem bojowym i uzbrojeniem, na dalekie odległości, celem wykonania najróżniejszych zadań. W czasie ćwiczeń żołnierze wojsk powietrzno-desantowych stale demonstrują mistrzostwo w zakresie skoków i wysoki poziom wyszkolenia bojowego. Działania ich cechuje dynamika, ruchliwość, precyzyjne współdziałanie z innymi rodzajami wojsk.

Walka na zapleczu wroga zwiększa rolę małych pododdziałów. Często od ich zdecydowanego działania zależeć będzie ogólny sukces desantu. Dlatego też w szkoleniu radzieckich wojsk powietrzno-desantowych dużo uwagi poświęca się przygotowaniu plutonów, kompanii, batalionów. Pododdziały te uczą się działać samodzielnie, wykonywać śmiałe manewry, umiejętnie przenikać w rejon rozmieszczenia wojsk „nieprzyjaciela" i wykonywać zaskakujące uderzenia na jego skrzydła i zaplecze.

We współczesnych warunkach od każdego żołnierza wojsk powietrzno-desantowych wymaga się, aby umiał lądować w strefach skażenia radioaktywnego, w terenie zniszczonym, zrytym wybuchami pocisków, w rejonach objętych pożarem, pełnych różnych przeszkód, zasieków. W wielu przypadkach na miejscu lądowania mogą być ocalałe środki ogniowe nieprzyjaciela, które desantowiec obowiązany jest zniszczyć z powietrza celną serią z automatu lub precyzyjnym rzutem granatu. Takie warunki desantowania wymagają, aby żołnierze wojsk powietrzno-desantowych byli fizycznie wszechstronnie rozwinięci, zahartowani, mężni, odważni i wytrzymali.

Poważnym etapem doskonalenia umiejętności radzieckich desantowców w zakresie szkolenia bojowego są ćwiczenia taktyczne połączone ze skokami i ostrym strzelaniem. Prowadzi się je w trudnych warunkach zarówno w powietrzu, jak i na ziemi, dzięki czemu szeregowcy, podoficerowie i oficerowie mogą uczyć się działać tak jak w realnych warunkach bojowych, z pełnym napięciem sił fizycznych i umysłowych.

Wszyscy żołnierze radzieckich wojsk powietrzno-desantowych, od szeregowca do oficera, potrafią zwyciężać „nieprzyjaciela" zanim zdąży on stawić zorganizowany opór. Czynnik czasu odgrywa obecnie decydującą rolę. O powodzeniu w walce decydować będą minuty, a niekiedy nawet sekundy.

Radzieckie wojska powietrzno-desantowe czujnie stoją na straży pokoju. Gotowe są one w każdej chwili spełnić swój obowiązek w imię zwycięstwa sprawy komunizmu.

Wyżej z lewej: W specjalnym urządzeniu ochronnym zrzucony został wraz z obsługą na głębokie tyły „przeciwnika" sprzęt wojskowy. Parę chwil — i będzie gotów do akcji.

Wyżej: Starszy szeregowiec gwardii W. Akiszyn i szeregowiec gwardii A. Głazkow, żołnierze jednego z oddziałów wojsk powietrzno-desantowych, od razu po wylądowaniu na zapleczu grupy wojsk „nieprzyjaciela" przystępują do zwalczania jego obrony.

Z lewej: W rejon opanowany już przez pierwsze grupy desantowe samoloty transportowe przerzucają dalsze, silnie uzbrojone oddziały żołnierzy wojsk powietrzno-desantowych. Teren musi być uchwycony silną ręką i zabezpieczony przed kontrnatarciem „przeciwnika". Foto: APN

Ogólny widok na lisiokąckie szybowisko podczas rozgrywania zawodów.

DRUGA LIGA

ODPOWIEDNIO dobra pogoda jest warunkiem powodzenia każdych zawodów szybowcowych. Nie znaczy to wcale, że pogoda słaba wykluca rozegranie takich zawodów. Zdarza się bowiem, że nawet przy wyjątkowo nieprzychylnej szybownikom aurze udaje się zaliczyć pokaźną ilość, choć na ogół bardzo krótkich, konkurencji. Zła czy choćby tylko niezbyt dobra pogoda ma jednak to do siebie, że zbyt często jedyną taktyką zawodnika na trasie jest utrzymanie się w powietrzu. W takich warunkach nie ma mowy o normalnej walce, w której decydują przede wszystkim umiejętności latania prędkościowego. Mnożą się natomiast pechowcy, ładują niespodziewanie „za stodołą" doświadczeni zawodnicy, którzy nie wytrzymali nerwowo żebraniny kilkadziesiąt metrów nad ziemią czy zawiodła ich jedyna szansa złapania ćwierćmeterka. O ostatecznym wyniku konkurencji decyduje więc na ogół przypadek.

Przygotowanie nawigacyjne zawodników do kolejnej konkurencji

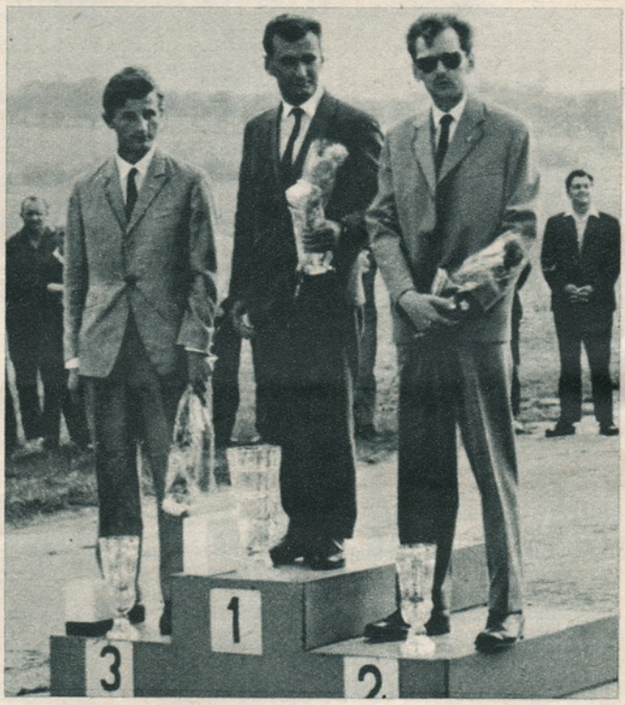
Każdy wynik uzyskany w czasie takich zawodów jest też gorąco dyskutowany, szczególnie przez zawodników, na zasadzie: „co by było gdyby było?" Szczególnie niepocieszeni są pechowcy, szczęściarze bowiem raczej milczą, onieśmieleni niespodziewanym sukcesem. Z ust tych pierwszych usłyszeć można nawet głosy krytykujące decyzje wyznaczania takiej, a nie innej konkurencji. Zaczyna się szukanie „winnych", gorączkowe liczenie punktów i szans. W obliczeniach tych nie wyklucza się prawdopodobnego w takich warunkach pogodowych pecha przeciwników. Wszystko to nie jest bez znaczenia na zawodach szybowcowych, a nawet można powiedzieć, że wypacza w pewnym sensie ideę sportowej rywalizacji i cel zawodów.

Czy jednak w przypadku słabej pogody nie rozgrywać konkurencji i czekać na dobre warunki, czy też wyznaczać konkurencje i wysyłać zawodników na trasę? Pomimo wszystko jesteśmy za drugim sposobem, choćby tylko z tego względu, że pierwszy przy niekorzystnych układach meteorologicznych może oznaczać nierozegranie zawodów. Nie znaczy to, iż nie jest potrzebny umiar. Ostatecznie organizator zawodów liczyć się zawsze musi z kosztami, a wiadomo, że każde dodatkowe ściągnięcie szybowca z terenu podraża koszty imprezy. Łatwiej jednak o pełny sukces i bezbłędne czy co najmniej bezdyskusyjne decyzje, jeśli na niebie stoją szlaki, niż wtedy kiedy pojawienie się jednego cumulusa graniczy z cudem.

Tego rodzaju uwagi i obserwacje wywieźliśmy z III Krajowych Zawodów Szybowcowych (II liga), rozegranych w dniach 22 czerwca—4 lipca br. w Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach. Startowało w nich jak wiadomo 30 pilotów z całego kraju, w tym 2 reprezentantów Węgier, wszyscy na szybowcach „Mucha Standard".

Pogoda rzeczywiście była bardzo zła, a pomimo to zdołano rozegrać 6 konkurencji (co jest niewątpliwie sukcesem organizatora), w czasie których zawodnicy przelecieli blisko 15 000 km w czasie ok. 700 godzin. Niestety, tylko niewiele ponad 4 000 km przeleciano po trasach zamkniętych, w tym lwią część w jednej zaledwie, czwartej, w pełni udanej konkurencji (dwa razy trójkąt 100 km). Lądowań w terenie przygodnym było bez liku i jak się łatwo domyślić — zużyto w związku z tym sporą ilość (ok. 200 godz.) resursu samolotowego, nie licząc transportu samochodowego. Naharował się więc personel techniczny i piloci holujący, ale przyznać trzeba, że z ciężkiego zadania wywiązali się bez zarzutu.

O tym, jakie trudności przed organizatorami i zawodnikami postawiły te zawody, niech świadczą fakty: pierwszej konkurencji docelu-powrotu 120 km nie zdołano w ogóle zaliczyć. Następną, a pierwszą zaliczoną konkurencję, trójkąt 102 km, ukończyło zaledwie dwóch zawodników. Konkurencji drugiej, docelu-powrotu 194 km, nie ukończył nikt i zamieniono ją



Triumfatorzy II ligi na podium zwycięzców: Zenon Skolski (1 miejsce), Lajos Varközi (2 miejsce) i Wojciech Mozdyniewicz (3 miejsce).

Na holu „Mucha Standard" z numerem konkursowym 1 pilotowana przez Andrzeja Kalinowskiego z Torunia.

Z lewej: Odkrycie zawodów, 23-letni pilot Aeroklubu Pomorskiego, zdobywca 5 miejsca Edward Sosnowski. Z prawej: Jedyna kobieta startująca w zawodach, Lucyna Krzywonos z Aeroklubu Warszawskiego, zajęła 15 miejsce i wyprzedziła wielu znanych pilotów.

na przelot po wyznaczonej trasie. Podobnie było z konkurencją trzecią, na którą wyznaczono trójkąt 208 km. Pełnym sukcesem zakończyła się dopiero wspomniana już tu czwarta konkurencja, dwukrotny przelot po trasie trójkąta 109 km, którą ukończyło 16 pilotów, a większość pozostałych lądowała niedaleko celu. Niestety, dalej było znów bardzo źle. Konkurencję piątą, trójkąt 107 km, ukończyło 3 pilotów, a konkurencję szóstą i ostatnią, docel-powrót 128 km, ledwo zaliczono jako przelot po wyznaczonej trasie.

Przejdźmy jednak do oceny zawodników. Klasą dla siebie i bohaterem III KZS był Zenon Skolski z Jeleniej Góry. Wygrał dwie konkurencje, a w pozostałych zdobywał również bliskie maksymalnej ilości punktów. Tylko w ostatniej konkurencji, kiedy miał zapewnione zwycięstwo, poleciał ulgowo. O tym jak latał zwycięzca II ligi, niech świadczy zestawienie: I konkurencja — 1 miejsce — 1 000 pkt; II — 5—7 — 972; III — 1—1000; IV — 8— 866; V — 4 —847; VI — 14—18 — 583. Łącznie Z. Skolski zdobył 5268 pkt, co stanowi 87,6%, a więc bardzo dużo, szczególnie gdy weźmie się pod uwagę słabą pogodę, możliwych do zdobycia punktów.

Zenon Skolski ma lat 38 i pracuje jako zawiadowca lotniska w Jeleniej Górze. Na szybowcach lata od 1951 r. Był mistrzem Polski juniorów w 1956 r. Pięciokrotnie startował w mistrzostwach Polski. Posiada złotą odznakę szybowcową z kompletem diamentów. Wylatał na szybowcach 1 500 godzin i przeleciał 25 000 km.

Zdobywca drugiego miejsca Lájos Várközi jak również zdobywca czwartego miejsca Ferenc Csonka, obaj reprezentanci Węgier, latali bardzo dobrze, o czym świadczą ich wysokie lokaty w klasyfikacji ostatecznej. O ich wysokich umiejętnościach i o tym, że byli groźni dla najlepszych, niech świadczą poniższe zestawienia:

Lájos Várközi: I konkurencja — 6—7 miejsce — 210 pkt; II — 1—4 — 1 000; III — 2 — 847; IV — 14 — 786; V — 5 — 826; VI — 1—2 — 1 000. Łącznie — 4 669 pkt., co stanowi 77,8% możliwych do zdobycia punktów.

Ferenc Csonka: I konkurencja — 14—30 miejsce — 0 pkt; II — 8 — 929; III — 21—30 — 0; IV — 9 — 855; V — 2 — 956; VI — 5 —845. Łącznie — 3 585 pkt, czyli 59,7% możliwych do zdobycia punktów.

Obaj Węgrzy należą do kadry narodowej, a z wykształcenia są inżynierami. L. Várközi (30 lat) pochodzi z Miskolca i na szybowcach wylatał 1 080 godz. oraz przeleciał 13 000 km. F. Csonka (37 lat) pochodzi z Budapesztu, a na szybowcach wylatał 1 100 godz. i przeleciał 24 000 km.

Drugim z Polaków i zdobywcą 3 miejsca w ogólnej klasyfikacji jest 23-letni student Politechniki Warszawskiej — Wojciech Mozdyniewicz z Nowego Targu. Latał za 300—600 pkt. w konkurencji. W dwóch konkurencjach uzyskał jednak maksymalną ilość 1 000 pkt, co w sumie dało mu wysoką lokatę. Jest zawodnikiem błyskotliwym, o sporych, jak się wydaje, możliwościach. W sumie zdobył 65,1% możliwych do zdobycia punktów. W. Mozdyniewicz wylatał na szybowcach ok. 1 000 godz. i ma poza sobą start w mistrzostwach Polski oraz czołowe lokaty w pomniejszych zawodach.

Odkryciem III KZS jest 23-letni Edward Sosnowski z Aeroklubu Pomorskiego. W swym pierwszym poważniejszym starcie w zawodach nie tylko pokonał wielu znanych szybowników, ale zajął wysokie 5 miejsce. Tajemnicą jego powodzenia jest równe latanie i plasowanie się w środku stawki, co tym razem dało dobry efekt.

O czołowe miejsca, premiowane startem w przyszłorocznych mistrzostwach Polski, walczyło wielu bardziej lub mniej znanych w kraju pilotów. Zwycięsko z tej walki wyszli, oprócz tu wymienionych, w kolejności zajętych miejsc: F. Niechwiejczyk, L. Merło, St. Marliński, J. Michalski, J. Dyczkowski, B. Kochanowski i St. Serafin. Z tej grupy zawodników na szczególną uwagę zasługują błyskotliwie choć nierówno latający L. Merło i J. Dyczkowski. Obok konkurencji zerowych lub prawie zerowych mają oni poza sobą konkurencje z maksymalną lub prawie maksymalną ilością punktów. Pozostali latali raczej równo, a o kolejności miejsc wśród nich zadecydowało szczęście. Każdy z pilotów tej grupy (miejsca od 6 do 12) zdobył niewiele ponad 50% możliwych do zdobycia punktów (od 55,9% do 51,3).

Z pilotów, którzy nie zdołali zakwalifikować się do premiowanej awansem grupy, o największym pechu mówić mogą: J. Sójka, L. Krzywonos i O. Olszewski. Wielu ze znanych pilotów nie potrafiło odnaleźć się i włączyć do walki o premiowane miejsca. Wśród nich znaleźli się: S. Makne, J. Prokop, A. Schabowski, Cz. Mankiewicz oraz zwycięzca II ligi sprzed dwóch lat. M. Nalepa.

W sumie III KZS były ciężką próbą dla naszego szybowcowego zaplecza. Trudno mówić o wysokim czy niskim poziomie tych zawodów, wobec niesprzyjającej aury. W każdym razie walka była bardzo zacięta. Zawody wykazały, że mamy sporą grupę dobrych i utalentowanych pilotów, którym jednak brakuje wszechstronnego treningu i większej ilości startów w zawodach. Zwraca uwagę, w porównaniu z poprzednimi zawodami, większe wyrównanie się stawki. Być może, iż na premiowanych miejscach znalazło się kilku zawodników hołdujących lataniu na wytrzymałość, a nie na prędkość. Wszechstronny i dobry zawodnik potrafi jednak latać w każdych warunkach. A że jedni mogą mówić, iż szczęście im dopisało, a inni nie? Tak bywa w życiu, a cóż dopiero mówić na zawodach. Szczęście ma jeszcze to do siebie, że podobno sprzyja lepszym.

Nie zdał w pełni egzaminu regulamin zawodów, który wyraźnie faworyzuje konkurencje odległościowe w porównaniu z konkurencjami prędkościowymi (w obu przypadkach zwycięzca otrzymuje 1 000 pkt). Życzeniem niemal wszystkich zawodników było, by w przyszłości w zawodach II ligi punktowano według regulaminu mistrzostw Polski.

Tegoroczne KZS pozostawały wyraźnie w cieniu kilka dni wcześniej zakończonych w Lisich Kątach Szybowcowych Mistrzostw Polski. Zawody w przeciwieństwie do lat poprzednich, nie wzbudziły większego zainteresowania ze strony społeczeństwa, władz i organizacji społecznych. O wiele bardziej skromna była też oprawa zawodów. Niemniej jednak trzeba przyznać, że organizatorzy zawodów, kierownictwo, pracownicy i działacze Aeroklubu Grudziądzkiego oraz współpracownicy, zrobili wiele, by wypadły one jak najlepiej.

Wydaje się ponadto, że jednemu ośrodkowi nie powinno się narzucać (uwaga pod adresem APRL) organizacji i przeprowadzenia dwóch tak poważnych imprez i to w tak krótkim czasie. Uważamy, że II ligę można było w bieżącym roku z powodzeniem zorganizować w innym aeroklubie.

HENRYK KUCHARSKI

Z lewej: Najstarszy pilot zawodów, Bolesław Kochanowski z Wrocławia, wyprzedził wielu młodszych kolegów i zakwalifikował się do przyszłorocznych mistrzostw Polski. Z prawej: Węgierscy goście — Lajos Varközi (2 miejsce) Ferenc Csonka (4 miejsce) i kierownik ekipy Bèla Papp.

Foto: H. Kucharski i J. Michalski

WYNIKI III KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH (II LIGA)

(Lisie Kąty, 22 czerwca — 4 lipca 1967 r.)

1.	Zenon SKOLSKI (Jelenia Góra)	5 268 pkt;
2.	Lajos VÁKÖZI (Węgry)	4 669 pkt;
3.	Wojciech MOZDYNIEWICZ (Nowy Targ)	3 908 pkt;
4.	Ferenc CSONKA (Węgry)	3 585 pkt;
5.	Edward SOSNOWSKI (Toruń)	3 494 pkt;
6.	Franciszek NIECHWIEJCZYK (Poznań)	3 356 pkt;
7.	Ludwik MERŁO (Bydgoszcz)	3 286 pkt;
8.	Stanisław MARLIŃSKI (Częstochowa)	3 276 pkt;
9.	Jerzy MICHALSKI (Warszawa)	3 269 pkt;
10.	Jerzy DYCZKOWSKI (Lublin)	3 209 pkt;
11.	Bolesław KOCHANOWSKI (Wrocław)	3 097 pkt;
12.	Stanisław SERAFIN (Nowy Sącz)	3 078 pkt;
13.	Olgierd OLSZEWSKI (Gdańsk)	3 036 pkt;
14.	Stefan MAKNE (Poznań)	2 914 pkt;
15.	Lucyna KRZYWONOS (Warszawa)	2 810 pkt;
16.	Jan SÓJKA (Ostrów)	2 803 pkt;
17.	Marek SKROMNY (Warszawa)	2 760 pkt;
18.	Bronisław CZAPSKI (Jelenia Góra)	2 366 pkt;
19.	Edward PRZYBYLSKI (Ostrów)	2 293 pkt;
20.	Jan PROKOP (Stalowa Wola)	2 183 pkt;
21.	Jerzy PAWŁOWSKI (Zielona Góra)	2 142 pkt;
22.	Ryszard LEJA (Warszawa)	2 138 pkt;
23.	Franciszek ROŻAŃSKI (Bydgoszcz)	2 035 pkt;
24.	Mirosław NALEPA (Rzeszów)	1 965 pkt;
25.	Emil DIDYK (Jelenia Góra)	1 750 pkt;
26.	Antoni SCHABOWSKI (Rzeszów)	1 674 pkt;
27.	Eugeniusz ZIMMER (Szczecin)	1 410 pkt;
28.	Andrzej KALINOWSKI (Toruń)	1 337 pkt;
29.	Czesław MANKIEWICZ (Warszawa)	1 077 pkt;
30.	Piotr SZCZEPAŃSKI (Warszawa)	524 pkt.

AEROKLUBY

GDAŃSK

SZYBOWNICY Aeroklubu Gdańskiego podliczyli swe osiągnięcia w pierwszym półroczu bieżącego roku. W sekcji latało 70 pilotów, w tym 19 z drugą klasą i 12 z pierwszą klasą. Zdobyto dwa warunkowe przewyższenia 5000 oraz dwa przewyższenia 1000 m, trzy srebrne odznaki szybowcowe i cztery drugie klasy. Wykonano trzy przeloty warunkowe ponad 50 km. Nadano jedno uprawnienie do lotów wysokościowych, dwa do lotów bez widoczności oraz dwa do akrobacji podstawowej. Dwóch pilotów uzyskało uprawnienia do lotów holowanych.

Do dnia 10 lipca br. piloci szybowcowi Aeroklubu Gdańskiego przelecieli 11 000 km i wylatali 700 godzin na szybowcach. Uzyskano wiele interesujących wyczynów, za które zdobyto blisko 60 000 punktów w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Najaktywniejszym pilotem sekcji jest Marek Kochanowski, który ma na swym koncie uzyskane w klubie takie wyniki jak prędkość 96,6 km/h na trójkącie 100 km, 70,6 km/h na trójkącie 200 km, docel-powrót 306 km, 400 km odległości przelecianej po trójkącie (lądowanie blisko celu) i inne.

Foto: B. Czapski

Czołowi piloci sekcji Marek Kochanowski, Kazimierz Gorzkiewicz, Olgierd Olszewski i inni startowali w mistrzostwach Polski, zawodach drugiej ligi i zawodach regionalnych, a Maria Popiołek startowała w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Kazimierz Gorzkiewicz ma ponadto na swym koncie w bieżącym roku rekord Polski w przelocie otwartym na szybowcu dwumiejscowym.

Jedynym instruktorem w sekcji jest Kazimierz Gorzkiewicz, któremu dzielnie sekunduje i pomaga Eugeniusz Kołłątaj, instruktor samolotowy Aeroklubu Gdańskiego. Trzeci instruktor aeroklubu Zbigniew Kwiczala przez pierwszą część sezonu przebywał na zwolnieniu lekarskim, a obecnie zajmuje się szkoleniem podstawowym w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Szkolenie to odbywa się w Elblągu, jako że lotnisko Aeroklubu Gdańskiego użytkowane jest równolegle przez PLL LOT, lotnictwo sanitarne, Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych oraz pilotów i skoczków aeroklubowych.

Ta mnogość użytkowników lotniska oraz naturalne w takim stanie rzeczy powietrzne korytarze, niedostępne jak wiadomo dla lotnictwa sportowego, stwarzają znaczne trudności szczególnie gdy chodzi o przeloty szybowcowe. Nie sprzyja szybownikom również bryza morska. Pomimo to szybownicy gdańscy nie stronią od ambitnych i długich przelotów. Wszystko to jednak powoduje, iż sekcja zużywa stosunkowo dużą ilość resursu samolotowego.

Niezbyt sprzyja działalności sportowej działalność Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych, wokół którego skupia się większa część działalności organizacyjnej Aeroklubu Gdańskiego.

(kh)

142 DNI I NOCE W POWIETRZU

GDY poprosiłem dowódcę, by wskazał mi pilota, który ma na swym koncie najwięcej godzin spędzonych w powietrzu, a jednocześnie cieszy się dobrą opinią wśród pilotów, usłyszałem nazwisko: Bell. Skądś to nazwisko było mi znane, tylko nie wiedziałem skąd. Wyszliśmy przed sztab, by „Gazikiem" pojechać na lotnisko. Zastępca dowódcy do spraw politycznych przedstawia mi kpt. pil. **JERZEGO BELLA.** Oczywiście, znamy się. Przed kilkoma laty leciałem z nim jako pasażer, w drugiej kabinie „Biesa". Wsiedliśmy do samochodu i pojechaliśmy na lotnisko. Za pół godziny miały się rozpocząć loty z podchorążymi na drugą zmianę.

— Opowiedz redaktorowi jak pragnąłeś latać na samolotach myśliwskich — mówi żartobliwie, któryś z jego kolegów.

— A, no właśnie. Jako młody chłopak marzyłem o tym. W 1950 roku zgłosiłem się po raz pierwszy do szkoły dęblińskiej. Nie zostałem przyjęty z powodu zbyt młodego wieku. Miałem wówczas 17 lat. Ponowna próba powiodła się w 1952 roku. Ustawiono nas w szeregu według wzrostu i powiedziano: „Najwyżsi wzrostem — bombowcy, średni — szturmowcy, najniżsi — myśliwcy"... I tak moje nadzieje zostania pilotem myśliwskim rozwiały się. Łudziłem się, że po promocji dopnę swojego celu. Ale... pozostawiono mnie w szkole na stanowisku instruktora. Nie byłem z tego powodu zadowolony, jednak z biegiem czasu można powiedzieć, że pokochałem ten zawód.

— Każdy instruktor, niezależnie od ogólnie przyjętych zasad, ma swoje, indywidualne podejście do podwładnych w procesie szkolenia. Jakimi wskazaniami kieruje się kolega w szkoleniu i wychowaniu uczniów?

— Przede wszystkim staram się unikać szablonu w szkoleniu. Na plan pierwszy wysuwam indywidualne podejście do każdego podchorążego. Znaną zasadę, że nie można jedną „miarką" mierzyć wszystkich podwładnych, stosuję na co dzień. Usiłuję łączyć w miarę możliwości wymagania z koleżeństwem w stosunku do grupy, którą szkolę. Nie jestem formalistą, nie puszczam płazem żadnych uchybień, ale jednocześnie staram się zawsze wytworzyć koleżeńską atmosferę w grupie, wzajemne zaufanie i szczerość. To są nieodzowne elementy skutecznego działania w naszych warunkach szkolnych.

Kpt. Bell uważany jest przez pilotów za dobrego i doświadczonego instruktora. Jest stawiany za wzór dla innych. Co legło u źródeł tego, że jest on właśnie taki? Na pytanie to odpowiada sam kpt. Bell.

— Niewątpliwie — powiada — duży wpływ na mnie mieli instruktorzy, którzy mnie szkolili. Byli to pierwszorzędni instruktorzy, nauczyłem się od nich wiele. Dzięki nim polubiłem pracę instruktorską.

Kpt. Bell mówi, że początkowo miał pewne trudności ze szkoleniem podchorążych. Szkolił uczniów, którzy nigdy przed przyjściem do szkoły nie zetknęli się z lotnictwem, ale byli w jego grupie i tacy, którzy mieli więcej nalotu niż on. Na przykład szkolił się w jego grupie podchorąży **GRĄCKI,** który był w aeroklubie instruktorem, spędził w powietrzu, ponad **1300 GODZIN.** Był dla niego dużą podporą, razem dawali sobie doskonale radę. Kpt. Bell szkolił również takich podchorążych, którzy mieli duże trudności w opanowaniu sztuki latania. Latali poza programem, kosztem innych, bardziej zdolnych kolegów. Zdarzyło się, że jeden z nich został wytypowany przez dowódcę eskadry do skreślenia z listy uczniów. Kpt. Bell podjął jeszcze jedną próbę. Otoczył podchorążego szczególną opieką. Dziś ów były podchorąży lata na samolotach „Mig-21".

Kpt. Bell w ubiegłym roku obchodził mały jubileusz — przekroczył trzytysięczną godzinę w powietrzu. Obecnie posiada znacznie więcej godzin spędzonych w powietrzu na różnego typu samolotach. W czasie tej swojej kariery lotniczej miał jeden wypadek na lotnisku, kiedy doszło do lekkiego zderzenia samolotów w czasie kołowania. To należy już do przeszłości i od tamtej pory tego rodzaju uchybienia nie zdarzają się już. Jak wielu młodych pilotów, tak i kpt. Bell miał początkowo, jak powiada, tendencje do lotów na zbyt niskich wysokościach.

— Ale „zbliżanie się do ludności", jak ja to nazywam, mija u pilotów przede wszystkim pod wpływem presji przełożonych, no i w miarę upływu lat...

Kpt. Bell najbardziej zadowolony jest z tego, że spod jego ręki wychodzą dobrze wyszkoleni podchorążowie.

Zastępca dowódcy do spraw politycznych dorzuca kilka słów, charakteryzujących sylwetkę kpt. Bella: „Dużo czyta — jest jednym z najaktywniejszych czytelników biblioteki; jest namiętnym kinomanem — nie opuszcza żadnego filmu wyświetlanego w klubie; dużo udziela się pracy społecznej; jest w reprezentacyjnej drużynie siatkarzy"...

Na pożegnanie jego kolega, por. pil. **Bielecki,** mówi żartobliwie:

— Proszę nie zapomnieć napisać, że Jurka wszyscy nazywamy wujkiem.

— Dlaczego?

— Bo jest wśród nas najstarszy, pod względem praktyki, pilotem, wszyscy odnosimy się do niego z szacunkiem jak do prawdziwego wujka...

HENRYK SZCZYPEK

Kpt. pil. Jerzy Bell (z lewej) w rozmowie z podchorążym.

PARYSKI SALON LOTNICZY 1967

Mgr RYSZARD KOSIOŁ
Korespondencja własna z Francji

Widok ogólny terenu wystawy z makietą naddźwiękowego odrzutowca pasażerskiego „Concorde". Zdjęcia: Ryszard Kosioł (5) i Josef Fryba

Wyżej: Polski śmigłowiec Mi-2 „Marabut" oczekuje w heliporcie na swoją kolejkę lotu. Niżej: Jedyny szybowiec na Salonie — polski „Pirat" — po zakończeniu pokazu.

MIJAŁA właśnie 40 rocznica przylotu Lindbergha do Paryża, gdy pilot (i autor tego pomysłu) Tallman, na dokładnej kopii słynnego Ryan M-2 „Spirit of St. Louis", przeleciał wzdłuż Sekwany, okrążył wieżę Eiffel'a i wylądował na Le Bourget dokładnie w tym samym miejscu, gdzie przed laty zakończył się słynny przelot przez Atlantyk.

Dla upamiętnienia tego ważnego w historii lotnictwa zdarzenia amerykańskie eksponaty C-141 „Starlifter" (ze „Spirit of St. Louis II" na pokładzie), trzy śmigłowce HH-3E (tankowane kilkakrotnie w powietrzu) i dwa lekkie bombowce morskie A-7A „Corsair II" (również pierwszy przelot przez Atlantyk jednosilnikowego samolotu o napędzie odrzutowym bez tankowania) przyleciały na Salon identyczną co Lindbergh trasą.

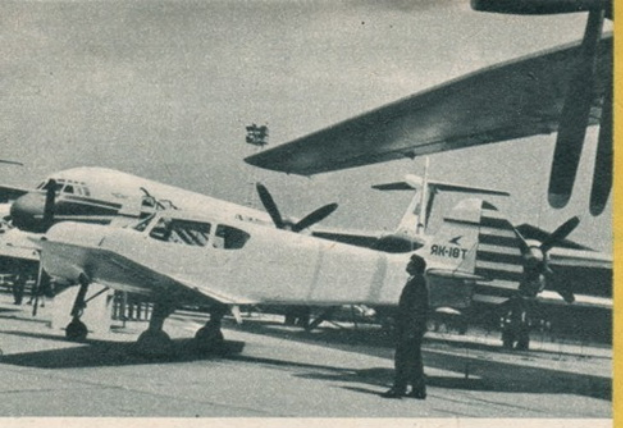
Oficjalnego otwarcia „XXVII Salon International de l'Aeronautique et de l'Espace" dokonał prezydent Francji. Gen. de Gaulle, po zapoznaniu się z ekspozycją francuską, zwiedził radziecką i amerykańską część wystawy, gdzie oprowadzali go kosmonauta Bielajew i astronauta Collins.

Tegoroczny Salon był największą z dotychczas organizowanych wystaw lotniczych. Wzięło w nim udział 16 państw, prezentując dorobek ponad 1000 przedsiębiorstw przemysłu lotniczego, wśród których polski przemysł lotniczy, chociaż eksponowany skromnie, był dostrzegany, a nawet wyróżniany.

Wystawialiśmy w Paryżu „Marabuta" (wymyślona trafnie przez inż. R. Witkowskiego nazwa dla Mi-2), „Pirata" oraz przyrządy pokładowe. „Pirat" był jedynym szybowcem na Salonie, budząc zainteresowanie nie tylko dzięki unikalności, ale głównie dzięki dobrej opinii, jaką cieszy się za granicą polskie szybownictwo i dobrym jak na klasę standard osiągom.

„Marabut" na tle swoich konkurentów wyróżniał się dwoma silnikami, dużą pojemnością kabiny i stosunkowo bogatym wyposażeniem. Całość polskiej ekspozycji

CIĄG DALSZY NA STRONIE 10



Z lewej u góry: Radziecki 4-miejscowy samolot turystyczny Jak-18T z silnikiem AI-14RF o mocy 300 KM. Prędkość max. — 300 km/h.

Z lewej w środku: Radziecki olbrzym AN-22 „Anteusz" wyraźnie górował nad otoczeniem

Poniżej: pokazana po raz pierwszy radziecka rakieta nośna statku kosmicznego „Wostok-1"

Z prawej: Rakieta nośna statku „Wostok-1" widziana od strony zespołu dysz napędowych i sterujacych

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

była zorganizowana i sfinansowana przez CHZ „Motoimport".

Szczególnie okazale prezentowała się na Salonie ekspozycja radziecka. Oprócz znanych już czytelnikom śmigłowców lotniczy przemysł Kraju Rad wystawił samoloty komunikacyjne: TU-134, IŁ-62, AN-24 i gigantycznego AN-22 „Anteusza", szereg mniejszych eksponatów oraz imponujący dorobek techniczny w dziedzinie eksploracji Kosmosu. Uwagę wszystkich zwiedzających przykuwała autentyczna, wielocłonowa rakieta nośna statku kosmicznego „Wostok".

Przykładem dobrze pojętej reklamy była makieta 1:1 francusko-angielskiego naddźwiękowego samolotu komunikacyjnego „Concorde". Zwiedzenie makiety kosztowało 1 franka. W ciągu trwania Salonu koszty budowy makiety zostały pokryte przez zwiedzających. Po zakończeniu Salonu makieta „Concorde'a" została przetransportowana na lotnisko Orly, gdzie przynosić będzie francuskiemu przemysłowi lotniczemu czyste zyski. W przyszłości makieta będzie użyta do prezentowania potencjalnym nabywcom tego typu samolotu różnych wariantów wyposażenia kabiny pasażerów.

Obok wielkiego bogactwa eksponatów prezentowanych statycznie, atrakcję Salonu stanowiły pokazy sprzętu w powietrzu. Ponad 100 typów statków powietrznych demonstrowało swoje zalety. Oprócz specjalnego pokazu śmigłowców, który został zorganizowany na życzenie francuskiej telewizji, ostatnie dwa dni trwania Salonu jak zwykle były poświęcone prawie wyłącznie pokazom sprzętu w locie.

Dopiero podczas tej wielkiej rewii lotniczej można było uzmysłowić sobie w pełni, jak dalece posunął się postęp lotnictwa od czasów pamiętnego lotu Lindbergha. Obok zdumiewającej techniki zadziwiał co chwilę kunszt, z jakim człowiek nad nią panuje. Pokaz radzieckich śmigłowców, zespołowa akrobacja narodowych „patroli" Szwecji, Wielkiej Brytanii, Włoch i Francji budziły uznanie znawców i zachwyt publiczności.

Najlepszym jednak zespołem, o wprost cyrkowym repertuarze i doprowadzonej do perfekcji technice, była grupa dziewięciu Włochów na samolotach Fiat G-91. Dali oni prawdziwy koncert kunsztu, odwagi i fantazji. Rozreklamowany specjalnie wydanym prospektem zespół USAF nie dorósł Włochom do przysłowiowego pasa, a ponadto jeszcze fakt, że (jak głosił prospekt) członkami tego zespołu byli piloci szczególnie zasłużeni dla USA w Korei i w Wietnamie, nie dodawał im splendoru.

Nieprzyjemnym, chociaż bohaterskim, akcentem zakończył Salon znany już czytelnikom „la patrouille de France". W jednej z efektownych, pionowych figur, jaką francuski zespół wykonywał ciągnąc za sobą kolorowe dymy, członek tego zespołu kpt. Duthoit, nie chcąc ryzykować bardzo niskiego wyprowadzenia samolotu z nurkowania nad publicznością, doprowadził do zderzenia swej Fouga „Magister Super" z ziemią około 200 m przed trybuną honorową. W ten sposób słup dymu i ognia zakończył tegoroczny Salon.

Nie był to zresztą wypadek odosobniony. Kilka dni przed otwarciem Salonu rozbiciu uległ jeden z prototypów „Mirage-MV", grzebiąc w swych szczątkach jednego z najlepszych pilotów Francji. Na Salonie miejsce przewidziane dla tego samolotu pozostało puste. Radzieckie śmigłowce Mi-6 i Mi-10K, kołując podczas przygotowań do pokazu, uszkodziły sobie wzajemnie końcówki łopat.

Jeden ze startujących w zespole F-100D zapalił się podczas wykołowywania na pas, a pęknięcie opony u lądującego „Mirage-MV" bez mała było powodem kolejnej katastrofy tego typu samolotu.

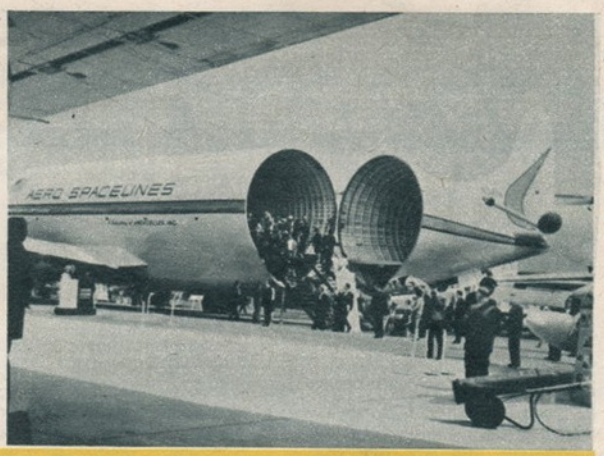
Polskie stoisko na Salonie (dysponowaliśmy przyczepą campingową) ze zrozumiałych względów skupiało nie tylko interesantów, ale było również kawałkiem Polski na terenie wystawy. Przychodzili do nas chętnie zarówno rodacy z kraju, jak i ci, którzy o kraju pragnęli się czegoś bliższego dowiedzieć. Spośród wizytujących polskie stoisko osób szczególnie wyraźnie zapisali się w pamięci ekipy Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. Jan Raczkowski i Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Gen. Raczkowski podczas kilkakrotnych wizyt dał wyraz swojej serdecznej troski o efektywność polskiej ekspozycji. Cała paryska ekipa jest mu za to bardzo wdzięczna. Wielką pomoc i życzliwość okazali również przedstawiciele PLL LOT w Zurychu i Paryżu pp. Nowicki i Warski oraz radziecka ekipa akwizycyjna dra Mila.

Kiedy opuszczaliśmy Le Bourget, ósemka francuskiego zespołu narodowego (jedno miejsce w szyku było wolne) położyła nisko nad lotniskiem smugi dymne o barwach narodowych Francji. Cześć pamięci kpt. Duthoit!

Jak wypowiadali się nieoficjalnie organizatorzy, był to podobno ostatni Salon aerokosmiczny na Le Bourget.

Mgr RYSZARD KOSIOŁ

Francuski samolot doświadczalny N-500



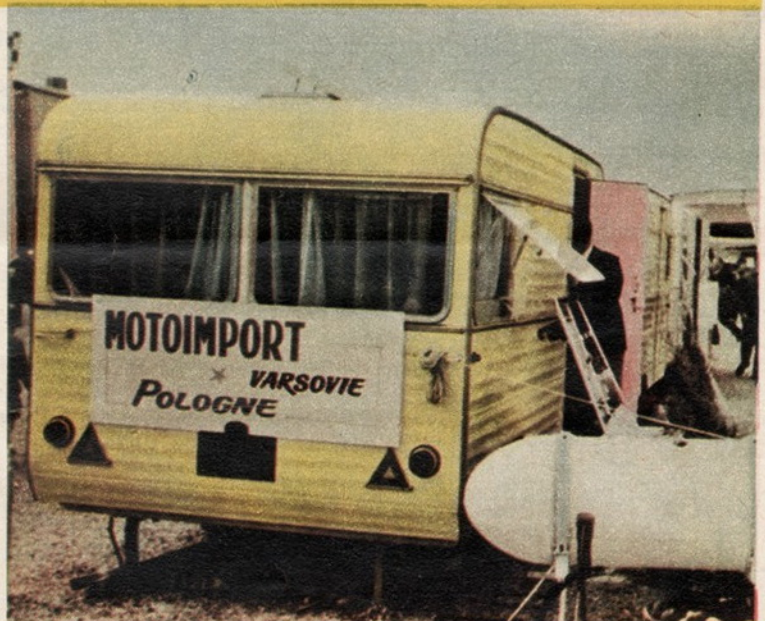
Amerykański samolot do transportu rakiet nośnych „Mini-Guppy"

Brytyjski pionowzlot wojskowy HS „Harrier"

Zachodnioniemiecki pionowzlot transportowy Do-31

Kanadyjski samolot wojskowy CF-104

Amerykański samolot wojskowy F-5N



Kiosk polskiego „Motoimportu" na terenie Salonu (z prawej — widoczny jest dodatkowy zbiornik „Marabuta")

Samolot o zmiennej geometrii skrzydeł F-111

Francuski samolot wojskowy Br. „Atlantic"

Francuska delta doświadczalna Payen „Katy"

Z lewej: Szwedzki odrzutowiec szkolno-treningowy i szturmowy SAAB-105

Z prawej: Samolot szkolno-turystyczny SIAT-223 „Flamingo" z NRF

SPORT SPADOCHRONOWY

★ **Tytuły** mistrzów Spartakiady Federacji Rosyjskiej zdobyli: mistrz sportu A. Osipow i mistrzyni sportu klasy międzynarodowej M. Kostina.

★ **1 832 skoki** wykonali radzieccy spadochroniarze podczas finałowych zawodów republikańskich w Ałma-Ata. W klasyfikacji zespołowej zwycięstwo odniosły drużyny okręgu Ałma-Ata (męska i kobieca). Mistrzami republiki zostali P. Dmitrienko i G. Kuriatowa.

★ **Skoczkowie** aeroklubu w Mińsku (ZSRR) ustanowili pięć nowych rekordów Białorusi w skokach na celność lądowania.

★ **W Schweinfurt** odbyły się pierwsze w NRF mistrzostwa spadochronowe juniorów. Mogli w nich wziąć udział skoczkowie, którzy nie przekroczyli 25 lat życia. Program zawierał 4 skoki pojedyńcze na celność lądowania z wysokości 1 200 m i 1 000 m i skok grupowy z 1 000 m. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył U. Beckmann (Niedersachsen) — 1 745,30 pkt. Średnia z jego czterech skoków wyniosła 6,39 m. Zwycięska grupa osiągnęła średni wynik 10,94 m odległości od środka koła.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Znany** pilot, zasłużony mistrz sportu W. Martemianow, zdobył tytuł mistrza Spartakiady Federacji Rosyjskiej. Oficjalne zakończenie Spartakiady nastąpiło w Kemerowie.

SPORT BALONOWY

● **W Oberstdorf** (NRF) odbyły się zawody balonów wolnych. Na starcie stanęło 10 balonów (8 zachodnioniemieckich, 1 szwajcarski — z załogą kobiecą i jeden austriacki). Najmłodszym uczestnikiem zawodów była 21-letnia Niemka Karin Schulz. Zwyciężył pilot z Augsburga Hans Dolpp z Siegfriedem Wrocklage, na balonie „Münsterland" (945 metrów kubicznych pojemności), przelatując ponad 180 km.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

NA 1970 rok planuje się oddanie do użytku trzeciego międzynarodowego lotniska w Stansted pod Londynem. Konieczność budowy tego lotniska uzasadniono tym, że w 1974 roku dotychczasowe lotniska Heathrow i Gatwick nie będą mogły już obsłużyć wszystkich pasażerów, których liczba zwiększa się rocznie o 1,5 mln i w 1975 roku osiągnie już 30 mln. Koszt budowy nowego lotniska wraz z budową autostrady i linii kolejowej do Londynu ma wynieść 55 mln funtów.

RADA ministrów Bułgarii postanowiła ostatnio wybudować, w odległości 7 km na wschód od dotychczasowego portu lotniczego Sofii, nowe lotnisko. Przystosowane ono będzie do przyjmowania najbardziej nowoczesnych samolotów pasażerskich. Zajmie ono powierzchnię około 500 ha, przy czym pasy startowe będą mieć długość 4 000 m, co pozwoli na przyjmowanie oraz odprawianie około 20 samolotów na godzinę. Prace związane z wykonaniem projektu nowego lotniska mają być zakończone jeszcze w tym roku.

POMIĘDZY Japonią i Libanem podpisane zostało w Tokio porozumienie lotnicze, zgodnie z którym uruchomiony będzie szlak łączący stolice obu państw — Tokio i Bejrut.

NALEŻĄCY do saudyjskich linii lotniczych samolot rozbił się podczas lotu z miejscowości Dżedda do Nairan. Na pokładzie znajdowało się 15 pasażerów i 3 członków załogi. Ocalała tylko jedna osoba.

BRYTYJSKIE towarzystwo komunikacji powietrznej BEA przewiozło w roku gospodarczym 1966—1967 (kończącym się 31 marca br.) 7,3 mln pasażerów, czyli o 7% więcej niż w analogicznym okresie ub. roku. Przyrost ruchu pasażerskiego na szlakach zagranicznych BEA wyniósł aż 12%, natomiast przyrost na liniach krajowych — tylko 1%. Przewozy towarowe BEA wyniosły ponad 42 mln tonomil, powiększając się w porównaniu z poprzednim rokiem gospodarczym o 19%.

MIĘDZYNARODOWA organizacja lotnicza ICAO postanowiła zająć się szkoleniem pilotów dla towarzystw lotniczych w krajach Afryki wschodniej (Kenia, Uganda, Tanzania). Na ten cel przeznacza się prawie 2 mln dolarów.

DYREKCJA belgijskich linii lotniczych SABENA ogłosiła, że stewardessy nie będą nosiły minispódniczek. Krój ubiorów stewardess jest co prawda przestarzały, ale minispódniczki są niepraktyczne. Pracownie mody projektują nowe uniformy dla stewardess SABENY.

W ROKU bieżącym z usług radzieckiego „Aeroflotu" skorzysta 53 mln obywateli ZSRR (w roku ubiegłym 47 mln). Wzrost ten zagwarantowany jest nie tylko wprowadzeniem do eksploatacji nowych samolotów, lecz również otwarciem przeszło 100 nowych linii lotniczych i podniesieniem częstotliwości lotów. ZSRR utrzymuje obecnie bezpośrednie połączenia lotnicze z 53 państwami. Na udział „Aeroflotu" przypada około jedna piąta wszystkich światowych przewozów powietrznych.

*

NA POKŁADACH samolotów linii „Olympic Airways" podczas lotów transatlantyckich wyświetlane są najnowsze filmy. I tak np. w miesiącu lipcu pasażerowie mogą oglądać takie filmy jak „War wagon" z Johnem Wayne i Kirkiem Douglasem, „El Dorado" — z Johnem Wayne i Robertem Mitchumem, „Two for the road" — z Audrey Hepburn oraz kilka jeszcze innych.

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **Rząd** francuski zrezygnował z projektu budowy francusko-brytyjskiego samolotu odrzutowego o zmiennym profilu skrzydeł. Decyzja ta — podkreśla komunikat francuski — wynika jedynie z przyczyn natury finansowej. Brytyjski minister obrony wyraził ubolewanie z powodu wycofania się Francji. Anglicy obecnie będą opracowywać własny projekt samolotu ze skrzydłami o zmiennym profilu, odmiennego typu niż przewidywał wspólny program francusko-brytyjski.

*

▲ **AMERYKAŃSKI** ośmiosilnikowy bombowiec B-52 uległ katastrofie na lotnisku bazy Da Nang w Wietnamie południowym, podczas schodzenia do lądowania po powrocie z nalotu. Bombowiec runął na ziemię i spłonął. Uratował się tylko jeden członek załogi. Jest to już druga katastrofa bombowców tego typu w ciągu ostatnich dni. W poprzedniej zderzyły się w powietrzu dwa B-52 i uległy zniszczeniu. Każdy z tych samolotów kosztuje 8 mln dolarów.

*

▲ **PREMIER** brytyjski Wilson zdecydował się na zakup amerykańskich myśliwców F-111 o zmiennym profilu skrzydeł. Cena jednego takiego samolotu jest równa kosztom wybudowania dwudziestu supernowoczesnych szpitali.

RÓŻNE

● **Kompletnym** fiaskiem skończyła się wyprawa grup obcych najemników, którzy mieli pokierować buntem przeciwko generałowi Mobutu w Kongo. W ciągu trzech dni toczyły się w miastach Kisangani, Bukavu i Kindu zażarte walki sił rządowych z białymi napastnikami. Dwa samoloty pochodzenia amerykańskiego, których użyli biali do desantu w Kisangani, zostały zniszczone. Niedobitki najemników porwały jeden ze stojących na lotnisku w Kisangani samolotów DC-3 i z rannymi odleciały do Rodezji Południowej, która obok Angoli jest azylem politycznym dla międzynarodowych awanturników. Samolot ten wylądował w Kariba (480 km na płn. od Salisbury). Na jego pokładzie znajdowało się około 20 obcych najemników, w większości ciężko rannych.

TYSIĄC KILOMETRÓW Z NADDŹWIĘKOWĄ PRĘDKOŚCIĄ

W dniu 28 marca br. radziecka pilotka Lidia Zajcewa ustanowiła rekord międzynarodowy na cześć 50-lecia Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej, przelatując na seryjnym naddźwiękowym samolocie E-76 trasę zamkniętą o długości 1 000 km ze średnią prędkością 1 310 km/h. Był to drugi kolejny rekord Zajcewej.

A oto co mówi o rekordzie jego autorka, Lidia Zajcewa:

— Przed trzema laty mogłam jeszcze tylko marzyć o lataniu na samolotach naddźwiękowych. W roku 1965 znalazłam się w grupie 20 pilotek, które rozpoczęły naukę latania na samolotach MiG-15 i MiG-17. Kurs ukończyłyśmy pomyślnie — przyszedł teraz czas na bicie rekordów. Mój pierwszy — była to wysokość 19 020 m w locie prostym, na samolocie E-33 (23.VI.1965 r.).

Ostatni rekord jest interesujący z tego względu, że po raz pierwszy człowiek leciał z prędkością naddźwiękową na tak długiej trasie. Na poszczególnych odcinkach — prędkość dochodziła do 2 000 km/h. Wysokość wahała się od 16 do 17 km. Lot trwał 46 minut. Musiałam bacznie pilnować się w czasie lotu, który — zgodnie z programem — cały czas zmieniał się: raz był poddźwiękowy, raz naddźwiękowy. Wykonywałam również skomplikowane zadania nawigacyjne.

Ponad pięć i pół lat międzynarodowy rekord prędkości lotu na trasie zamkniętej o długości 1 000 km należał do pilotki amerykańskiej Jacqueline Cochran. W dniu 8.IX.1961 r. ustaliła ona, na samolocie Northrop T-38, wynik 1 028,99 km/h. Rekord Zajcewej jest lepszy o 27% (wymagane jest minimum 15%). Obecnie na dziewięć rekordów kobiecych, zarejestrowanych przez FAI w klasie samolotów odrzutowych, sześć należy do pilotek radzieckich. Do Amerykanki — należą trzy rekordy: długości lotu w linii prostej, długości lotu po trasie zamkniętej i prędkości lotu na bazie 15—25 km.

Na zdjęciach: Lidia Zajcewa i jej samolot E-76, podczas startu do rekordowego lotu.

(z)

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

MBR-2 (MP-1)

ZBUDOWANY w 1932 roku przez zespół pod kierownictwem G.M. Bieriewa, samolot MBR-2 (morski, zwiadowczy, bliższego zasięgu) był przez wiele lat głównym typem wodnosamolotu w jednostkach lotnictwa marynarki wojennej ZSRR. Wolnonośny jednopłatowiec, drewnianej konstrukcji, o kadłubie-łodzi z dwoma redanami, MBR-2 doskonale spełniał swe funkcje, odznaczając się dużą zwrotnością i zdolnością udźwigu oraz prostotą w eksploatacji. Łatwy w produkcji — zyskał sobie dużą popularność tak wśród personelu latającego jak i technicznego.

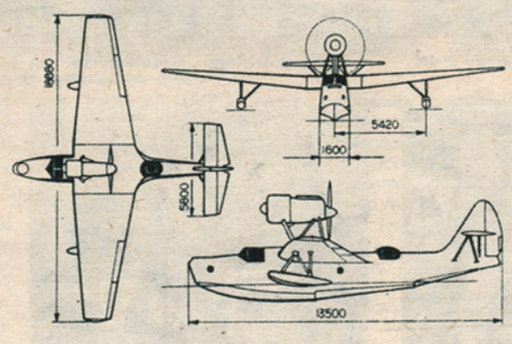
MBR-2 i jego cywilna wersja MP-1 budowane były seryjnie. W ciągu kilku lat zbudowano ich ponad 1 300 sztuk. W północnych rejonach ZSRR — MBR-2 i MP-1 eksploatowane były zimą na podwoziu łyżwowym, skonstruowanym specjalnie w tym celu przez A.K. Bielenkowa.

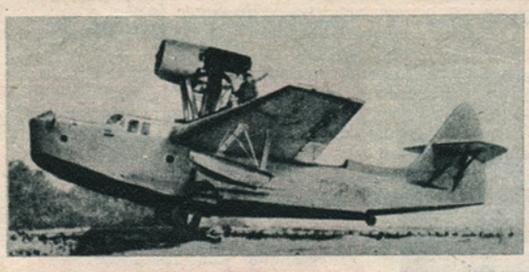
MBR-2, jak na swoje czasy, legitymował się doskonałymi osiągami. Z silnikiem M-17, wyposażonym w czterołopatowe (dla zmniejszenia średnicy) śmigło pchające, rozwijał prędkość ponad 200 km/h. Z zapasem paliwa 540 kg jego zasięg dochodził do 1 000 km, a z zapasem 840 kg — nawet do 1 500 km.

Po wyposażeniu MBR-2 i MP-1 w silniki M-34 ich osiągi jeszcze się polepszyły. Pozwoliło to pilotce P.D. Osipienko ustanowić na MP-1 w r. 1937 trzy kobiece międzynarodowe rekordy wysokości: bez ładunku kontrolnego (8 864 m), z ładunkiem 500 kG (7 605 m) i z ładunkiem 1 000 kG (7 009 m).

W pierwszym okresie wojny piloci radzieckiego lotnictwa morskiego wykonywali na MBR-2 nie tylko zadania zwiadowcze, lecz również bombardowali okręty i transporty wroga oraz atakowali jego wojska lądowe operujące w rejonach nadmorskich.

Na zdjęciu i rysunku: MBR-2.





TECHNIKA RAKIETOWA I ASTRONAUTYCZNA

FRANCUSKI RAKIETOWY SILNIK JONOWY

Niedawno uczeni francuscy wypróbowali w komorze próżniowej, w warunkach odpowiadających wysokości 180 km rakietowy silnik jonowy, w którym substancję odrzutową stanowiły jony rtęci. Silnik wytwarzał ciąg aż 0,2 kG i działał przez 100 godzin.

SATELITY EUROPEJSKIE

W związku z opóźnieniem się budowy europejskiej rakiety nośnej ELDO-1 pierwsze europejskie sztuczne satelity Ziemi mają być wysyłane przy pomocy amerykańskiej rakiety nośnej typu „Delta" z kosmodromu na Przylądku Kennedy'ego. Pierwszy satelita o nazwie „Geos-A" ma być wysłany za rok. Będzie miał masę 105 kg, a jego główne przeznaczenie to badanie pól magnetycznych i promieni kosmicznych w przestrzeni między Ziemią i Księżycem. Następnie wysłane zostaną satelity ESRO-1 i 2. Odpowiednie porozumienie na ten temat podpisane zostało 8 marca br. w Paryżu.

CIĄGŁE ZMIANY „PROGRAMU APOLLO"

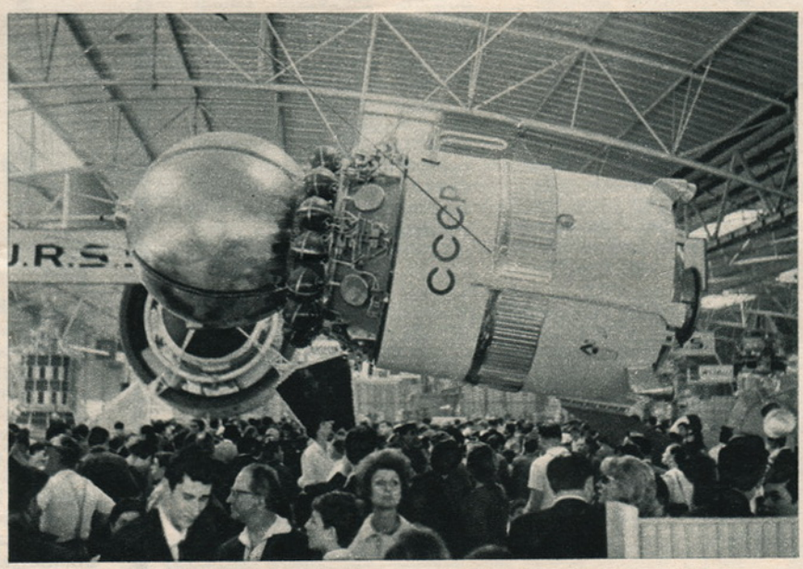
Pomimo ciągłych trudności na jakie natrafia realizacja „Programu Apollo" uczeni amerykańscy, dążąc do rychłego jego urzeczywistnienia, zamierzają obecnie ograniczyć się tylko do 8 z planowanych 12 przygotowawczych lotów rakiety „Saturn-I" i przypuszczają, że już w czasie siódmego (z zaplanowanych 15) lotu rakiety „Saturn-V" uda im się wysłać selenonautów na Księżyc. (Można jednak wątpić, czy takie oszczędności programów dadzą pożądane rezultaty.) Planują oni także, że corocznie realizowane będą 1—2 załogowe wyprawy na Księżyc, a z zakładania tam stałych baz z obsługą ludzką na razie się zrezygnuje.

AWARIA ZBIORNIKÓW STATKU KOSMICZNEGO „APOLLO"

Jednym z zasadniczych zespołów składowych statku kosmicznego „Apollo" jest silnik rakietowy. Zasilające go składniki mieszanki paliwowej mieszczą się w zbiornikach, które powinny wytrzymywać ciśnienie 17 atm. W czasie prób okazało się, że pękają one już przy ciśnieniu 22 atm., co stanowi stanowczo za mały margines bezpieczeństwa. Samo wykrycie przyczyn zbyt małej wytrzymałości zbiorników ma trwać dwa tygodnie. Podejrzewa się, że powodem pękania zbiorników jest korozja ich ścian.

MAŁY SILNIK RAKIETOWY DLA STATKÓW KOSMICZNYCH

Obecnie coraz powszechniej wysyła się statki kosmiczne zdolne do wykonywania manewrów. Do niedawna niemal wyłącznie stosowano w nich silniki rakietowe zasilane ciekłą mieszanką paliwową. Teraz zamierza się jednak wykorzystać także silniki zasilane paliwem stałym. Jedna z takich rakiet ma średnicę — 215 mm, długość — 236 mm, wytwarza ciąg 150—152 kG i może działać 7,6—13,3 s.



Jednym z magnesów, przyciągających tłumy ludzi do pawilonu radzieckiego na Salonie Paryskim, był statek kosmiczny „Wostok-1", który wyniósł na orbitę Ziemi Jurija Gagarina.

Foto: Josef Fryba

NADAJNIK DLA SELENONAUTÓW

Selenonauci, którzy będą wychodzili na Księżyc ze statku kosmicznego LEM zostaną wyposażeni w nadajnik radiowy o masie zaledwie 90 g i mocy 0,25 W, wysyłający fale radiowe o częstotliwości 279 MHz. Będzie on wysyłał sygnały do statku LEM, skąd zostaną przekazane na Ziemię. (AM)

POŻAR W LAS CRUCES

Podczas przeprowadzania doświadczeń bez załogi ze statkiem „Apollo" w ośrodku NASA w Las Cruces (stan Nowy Meksyk) wybuchł pożar w pomieszczeniu próżniowym, w którym umieszczono statek. Ofiar w ludziach nie było.

ZAKOŃCZENIE DOŚWIADCZEŃ RAKIETOWYCH

W związku z pomyślnym zakończeniem doświadczeń z radzieckimi rakietami nośnymi, agencja TASS została upoważniona do oświadczenia, że z dniem 29.VI. br. region Pacyfiku, określony w komunikacie z 29 maja o przystąpieniu do doświadczeń, dostępny jest dla swobodnej żeglugi i przelotów samolotów.

MURZYN WŚRÓD KOSMONAUTÓW

34-letni Murzyn Robert H. Lawrence został mianowany członkiem zespołu kosmonautów amerykańskich. Major Lawrence jest doktorem chemii, a pilotem został w roku 1957 i przez pewien czas szkolił pilotów zachodnioniemieckich w bazie Fürstenfeldbruck.

ALGIERIA PRZEJĘŁA BAZĘ RAKIETOWĄ

Oficjalnie przekazane zostały Algierii przez Francuzów tereny i urządzenia francuskiej wojskowej bazy rakietowej w Colomb Bechar, na środkowo-zachodniej Saharze. Baza ta zbudowana została w r. 1949 i była poligonem doświadczalnym dla francuskich rakiet małego i średniego zasięgu. Jest ona wyposażona w liczne urządzenia i obiekty pomocnicze. Ewakuacja bazy jest realizacją układów z Evian, które przewidywały jej likwidację w 5 lat po uzyskaniu przez Algierię niepodległości. Piąta rocznica niepodległości tego kraju przypadła 5 lipca br.

„KOSMOS-168"

W Związku Radzieckim wyniesiony został na orbitę wokółziemską sztuczny satelita Ziemi — „Kosmos-168", którego zadaniem jest kontynuowanie badań przestrzeni kosmicznej. „Kosmos-168" okrąża Ziemię w ciągu 89,1 minuty. Apogeum — 268 km, perigeum — 199 km. Nachylenie orbity — 51,8 stopnia.

SATELITY – I SPAWANIE

Dwa tajne satelity amerykańskie, które już od roku krążą wokół Ziemi, mają za zadanie — jak się okazuje — zbadać tzw. spawanie metali na zimno. Okazuje się, że próżnia i warunki kosmiczne oczyszczają powierzchnię metali do tego stopnia, że wystarczy ich tylko powierzchniowe zetknięcie, by zwarły się one jak by były zespawane.

OLBRZYMIA DOLINA NA KSIĘŻYCU

Kamery amerykańskiego „Lunar Orbitera-4" dokonały zdjęć olbrzymiej doliny księżycowej, na dotychczas nie fotografowanym biegunie południowym Księżyca. Dolina ta, o kształcie kanionu, ma 320 km długości i 36 km szerokości. Podobnie jak znana już Dolina Hyginus, nowa jeszcze nie nazwana rozpadlina wykazuje wyraźne dowody pochodzenia wulkanicznego.

PIRACKIE SZCZĄTKI

Nie same sukcesy znaczyły drogę izraelskich napastników na ziemie Zjednoczonej Republiki Arabskiej, Syrii i Jordanii. Oto, na zdjęciu wyżej, szczątki samolotu izraelskiego zestrzelonego w rejonie miejscowości Zagazig w Egipcie. Zdjęcie pochodzi z agencji Keystone.

ŚLADAMI LINDBERGHA

Na samolocie tym — Mooney „Mustang" — 23-letni student amerykański Paul Rachal przeleciał Atlantyk trasą, którą niegdyś leciał sławny lotnik Charles Lindbergh. Lot Rachala trwał 13 godzin 10 minut. Samolot Mooney „Mustang" wystawiony był na Salonie Paryskim.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● *W połowie maja br. szybowcowa kadra Czechosłowacji spotkała się we Vrchlabi na dwutygodniowych zawodach eliminacyjnych. Wzięło w nich udział jedenastu pilotów — wszyscy na „Orlikach" oraz poza konkursem inż. Milan Svoboda, najlepszy szybownik CSRS, który demonstrował nową wysokowyczynową konstrukcję VSB-62 „Vega". Rozegrano następujące konkurencje: — I — docel-powrót 100 km (wygrała Tlapakova); II — trójkąt 200 km (zwyciężył Satny 174 km); III — docel-powrót 205 km (Marecek 72,2 km/h); IV — trójkąt 102 km (Honzik — 69,4 km/h); V — przelot po trasie łamanej (Matousek 266 km); VI — docel - powrót 236 km (Marecek 59,1 km/h); VII — trójkąt 115 km z jednoczesnym startem lotnym (Novak 50,6 km/h); VIII — dwukrotnie po trójkącie 102 km (Matousek 71,2 km/h). W rezultacie rozegrania tych konkurencji poszczególni zawodnicy uzyskali następujące liczby punktów: 1. J. Satny — 6 361 pkt., 2. J. Vavra — 6 241 pkt., 3. J. Matousek — 6 061 pkt., 4. J. Novak — 5 762 pkt., 5. R. Mestan — 5 695 pkt., 6. Marecek — 5 536 pkt., 7. J. Honzik — 5 105 pkt., 8. B. Navratil — 5 089 pkt., 9. B. Tlapakova — 4 704 pkt., 10. L. Svobodova — 4 292 pkt., 11. V. Hudcova — 3 712 pkt. W oparciu o wyniki tych eliminacji zostali przez Komisję Szybowcową wyznaczeni reprezentanci CSRS na mistrzostwa Węgier — Satny, NRD — Vavra i Tlapakova (do żeńskiej konkurencji) oraz na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Lesznie: Svoboda, Satny, Vavra i Matousek, a rezerwowi — Mestan i Novak.*

● *12 czerwca br. Hans Grosse, szybownik zachodnioniemiecki, znany ze zwycięstwa w mistrzostwach USA w 1965 roku i wielu innych wyczynów, pobił rekord swojego kraju w przelocie docelowym na szybowcu jednomiejscowym. Na AS-12 pokonał na odległość 725 km Lubeka — Amiens-Glisy. Czas lotu 9 godzin 46 minut. Przypominamy, że AS-12 jest wersją schleicherowskiej D-36 i na prędkości 105 km/h ma doskonałość 48, a kosztuje blisko 10 000 dolarów.*

● *W dniach 12 — 16 czerwca br. w Romorantin odbyły się szybowcowe mistrzostwa armii francuskiej (rejonu drugiego). W zawodach wzięło udział 24 zawodników na szybowcach „Edelweiss" (5 sztuk), „Mesange" (8), „Super-Javelot" (5), „Fauconnet" (2), Air — 100 (2) oraz M-200 i Wa-23. Rozegrano następujące konkurencje: trójkąt 152 km, trójkąt 227 km, trójkąt 151 km, dwa docelepowrotne (bez lądowania) o łącznej długości 176 km. Zwyciężył Notton (Le Plessis) na C-30-S, który zdobył 3 526 pkt.*

● *Amerykańskie Stowarzyszenie Szybowcowe dokonało ostatnio rozszerzonego bilansu za dziesięć lat działalności — 1957 do 1967 r. W tym okresie liczba członków SSA wzrosła od 1 157 do blisko 6 000. Roczny budżet wynosił wówczas około 30 000 dolarów, obecnie — 100 000. Liczba zarejestrowanych szybowców zmieniła się z 212 na 1 288, a liczba klubów szybowcowych z 73 na 159. Największe amerykańskie przedsiębiorstwo szybowcowe Schweizera sprzedało do 1957 r. 50 treningowo-wyczynowych maszyn 1-26, teraz zaś podaje, że zbyło tych szybowców 360. W zakresie odznak szybowcowych porównanie przedstawia się następująco: 1957 r. — 9 diamentowych, 65 złotych i 270 srebrnych, a 1967 r. — 52 diamentowe, 271 złotych i 1 063 srebrne.*

CZECHOSŁOWACKI SILNIK SAMOZAPŁONOWY MVVS-RLS

MVVS-RLS o pojemności 2,5 cm³ jest modyfikacją słynnego już silnika MVVS-RL. Konstrukcyjnie przystosowany jest on do kategorii F2C (wyścig zespołowy). Osiągi stawiają go w rzędzie najlepszych silników samozapłonowych na świecie. MVVS-RLS nieznacznie tylko ustępuje renomowanemu silnikowi włoskiemu SUPER TIGRE.

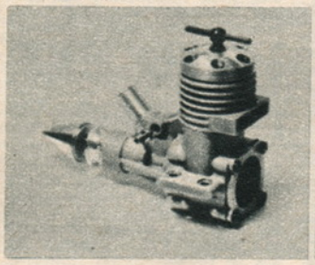
Po przerobieniu gaźnika (na wzór radzieckiego STARTA), stosując zbiornik ciśnieniowy, użytkuję ten silnik w modelu swobodnie latającym. Na paliwie wyścigowym obroty silnika są następujące:

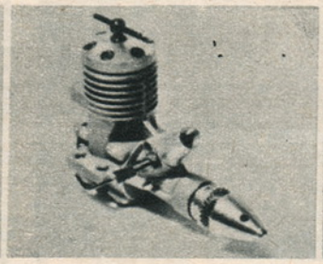
śmigło MVVS 180 x 220 mm — 12000 obr./min,
śmigło KEIL-KRAFT 8 „X 4" — 15000 obr/min.

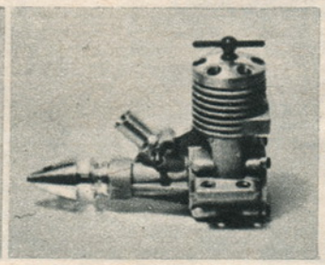
Po usunięciu przez kol. St. Grabowskiego pewnych usterek konstrukcyjnych, do których zaliczam m. in. złe dopasowanie przelotu gaźnika w stosunku do kanału w wale korbowym, powyższe osiągi znacznie wzrosły. Należy zatem stwierdzić, że jest to silnik udany.

Nasuwa się tu przy okazji następująca myśl: skoro potrafimy wspólnie z CSRS produkować traktory, autobusy i wiele innych wyrobów, czy nie moglibyśmy spróbować współpracy w produkcji silników modelarskich?

Janusz Wałkulski







KRONIKA

W MODELARNI LOTNICZEJ LOK PRZY KOPALNI „ANNA" W PSZOWIE

PIERWSZYM tegorocznym rezultatem naszej pracy były zawody małych form urządzone 30 kwietnia przez Klub Modelarski przy kopalni „Bolesław Śmiały" w Łaziskach Średnich. Prawo startu mieli modelarze LOK oraz z Zakładowego Domu Kultury, a więc i aeroklub. Na tych zawodach zdobyliśmy I miejsce zespołowe i puchar, II miejsce zajął Ośrodek Modelarski przy DK kopalni „Chwałowice". Zdobycie pięknego pucharu zdopingowało naszych modelarzy.

4 czerwca odbyły się Wojewódzkie Zawody Modeli Latających LOK w Katowicach. Z zaciętej walki z modelarzami DK kopalni „Chwałowice" (która ma dwie modelarnie — lokowską i aeroklubową) wyszliśmy zwycięsko. Zdobyliśmy zespołowo I miejsce.

24 czerwca zakończyliśmy rok szkolny rezultatami wyszkolenia modelarzy: w klasie III — 15; w klasie II — 5 i w klasie I — 9. Mieliśmy również okazję spotkać się z modelarzami SVAZARM-u z CSRS. Modelarze czescy startowali w Bielsku na zawodach Bielsko — Karwina. Do Bielska udało się kilku najstarszych modelarzy, gdzie spędzono cały dzień na lotnisku przy pięknej pogodzie i przyjacielskiej pogawędce, wymieniając wiele doświadczeń.

W okresie wakacji zamierzamy przeprowadzić obóz szkoleniowo-wypoczynkowy dla doszlifowania formy ekipy, która po wakacjach startować będzie w zawodach o puchar DK kopalni „Chwałowice". Planujemy również gościć modelarzy z CSRS i NRD, z którymi rozegramy zawody Przyjaźni. Chciałbym podziękować kierownictwu Aeroklubu ROW, które umożliwia nam przeprowadzanie treningu z modelami na lotnisku. Szkoda tylko, że Sekcja Modelarska Aeroklubu ROW nie przejawia większej chęci do współpracy z naszą modelarnią.

Fryderyk Szymura

W ŁODZI I PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

18 czerwca 1967 r. na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego (Lublinek) przy pięknej słonecznej pogodzie odbyły się zawody modeli szkoleniowych: „Jaskółka", „Dzięcioł", „Kos" i „Żuk". Do zawodów stanęli najmłodsi modelarze Aeroklubu Łódzkiego — członkowie kół lotniczych. Najliczniej reprezentowana była „Jaskółka" i „Dzięcioł". Najlepiej przygotowani do zawodów byli modelarze z koła lotniczego przy DKDiM w Zgierzu i Spółdzielni Mieszkaniowej „Lokator" w Łodzi i im przypadło w udziale zajęcie czołowych miejsc. W „Jaskółkach" zwyciężył Edward Gamrowski z DKDiM w Zgierzu — 114 pkt., przed swym kolegą z koła — Tadeuszem Janczakiem — 111 pkt., a trzecie miejsce zajął Krzysztof Kubiak z „Lokatora". W kategorii „Dzięciołów" pierwsze miejsce zajął Mieczysław Stegliński z DKDiM (185 pkt.), drugi był Wojciech Gamrowski (177 pkt.), a trzeci — Stanisław Kubiak z „Lokatora" (162 pkt.). W kategorii „Kosów" zwyciężył Roman Maciejewski DKDiM (109 pkt.), a w „Żukach" — Siech. Zespołowo pierwsze miejsce zajęło koło lotnicze przy DKDiM w Zgierzu (929 pkt.), które obsadziło wszystkie kategorie, a jego zawodnicy zajęli czołowe miejsca. Drugie miejsce wywalczyli zawodnicy koła lotniczego przy Spółdzielni Mieszkaniowej „Lokator" (491 pkt.). Zawodnicy, którzy zajęli czołowe miejsca wyróżnieni zostali dyplomami oraz otrzymali nagrody książkowe i loty.

★

Z okazji obchodów 750-lecia miasta Piotrkowa Trybunalskiego odbyło się wiele imprez, do których dołączył się Aeroklub Łódzki, organizując 18 czerwca 1967 r. Wystawę Sprzętu Lotniczego połączoną z lotami propagandowymi i pokazami modeli latających oraz skokami spadochronowymi. Udział wzięli przedstawiciele Komitetu PZPR i prezydium Miejskiej Rady Narodowej oraz społeczeństwo miasta i powiatu piotrkowskiego.

Stanisław Mucha

W ZIELONEJ GÓRZE

NA lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie odbyły się 18 czerwca br. XVIII wojewódzkie zawody modeli szkoleniowych. Impreza młodzieżowa zgromadziła na starcie ponad 80 zawodników, reprezentantów kół lotniczych z całego województwa. Słoneczna pogoda towarzyszyła zawodnikom w zdobywaniu punktów, a jednocześnie zachęciła licznych kibiców do odwiedzenia lotniska.

Oto najlepsi zawodnicy:

Klasa I. 1. T. Sidorowicz (Ośr. Mod. — Zielona Góra) — 474 pkt.; 2. Z. Hapat (Świetlica Gromadzka — Przylep) — 328 pkt; 3. St. Borowski (Gorzów Wlkp.) — 279 pkt.

Klasa II. 1. J. Tomala (Świetlica Gromadzka — Przylep) — 495 pkt.; 2. J. Ostrowski (Ośr. Mod. — Zielona Góra) — 443 pkt; 3. Z. Eliasz (Żary) — 297 pkt.

Klasa III. 1. J. Porada (Żary) — 297 pkt.; 2. Z. Szaszkiewicz (PDK — Świebodzin) — 260 pkt.; 3. J. Kozioł (Szkoła — Nowe Miasteczko) — 219 pkt.

Zespołowe zwycięstwo odniosła młodzież ze Świetlicy Gromadzkiej — Przylep, zdobywając po raz drugi puchar przechodni Aeroklubu Ziemi Lubuskiej.

★

Przy okazji chciałbym sprostować zniekształcony fragment zdania z notatki „Jubileusz Aeroklubu Ziemi Lubuskiej" zamieszczonej uprzednio w „SP". Treść poprawna powinna brzmieć: „...część młodzieży z zielonogórskiej WSI (Wyższej Szkoły Inżynierskiej)... itd.

Eugeniusz Fedoruk

SZKOLNY MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI „STRUŚ"

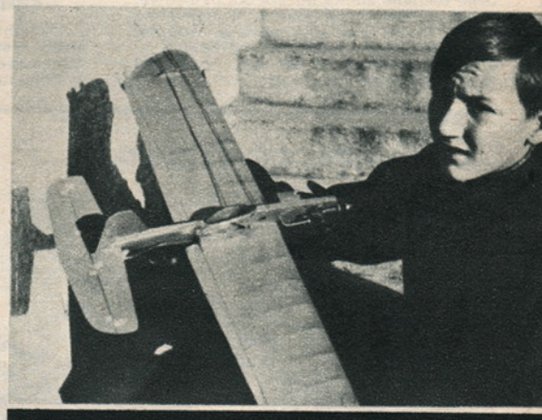
WIELE razy zastanawiałem się nad modelami dla młodych adeptów sztuki latania na uwięzi. Fakt, że problemów (już zagadnienia urosły do tej rangi) związanych z tą gałęzią modelarstwa jest wiele. Nareszcie rozpisano konkurs na modele latające na uwięzi — naprawdę kciuki trzeba zacisnąć, aby plan został urzeczywistniony, a młodzi otrzymali nowoczesne modele bardzo proste w budowie i doskonale latające. Mam jednak obawy, że znów będą to konstrukcje niedostatecznie sprawdzone w locie i trudne do wykonania (podobnie jak to bywa z niektórymi styropianowymi i bardzo drogimi zestawami).

Obok podaję plan modelu opracowanego dla początkujących modelarzy. Konstrukcja modelu nie jest bardzo prosta, ale ważne, że można go wykonać z materiałów krajowych. Model jest zaopatrzony w silnik radziecki MK-16 o pojemności 1,5 cm³, który pracuje doskonale na paliwie kupionym w CSH i nie sprawia żadnych kłopotów. Obroty wysokie (12 000—14 000), jak na ten typ silnika. Nie będę opisywał konstrukcji modelu, lecz ograniczę się do podania kilku szczegółów:

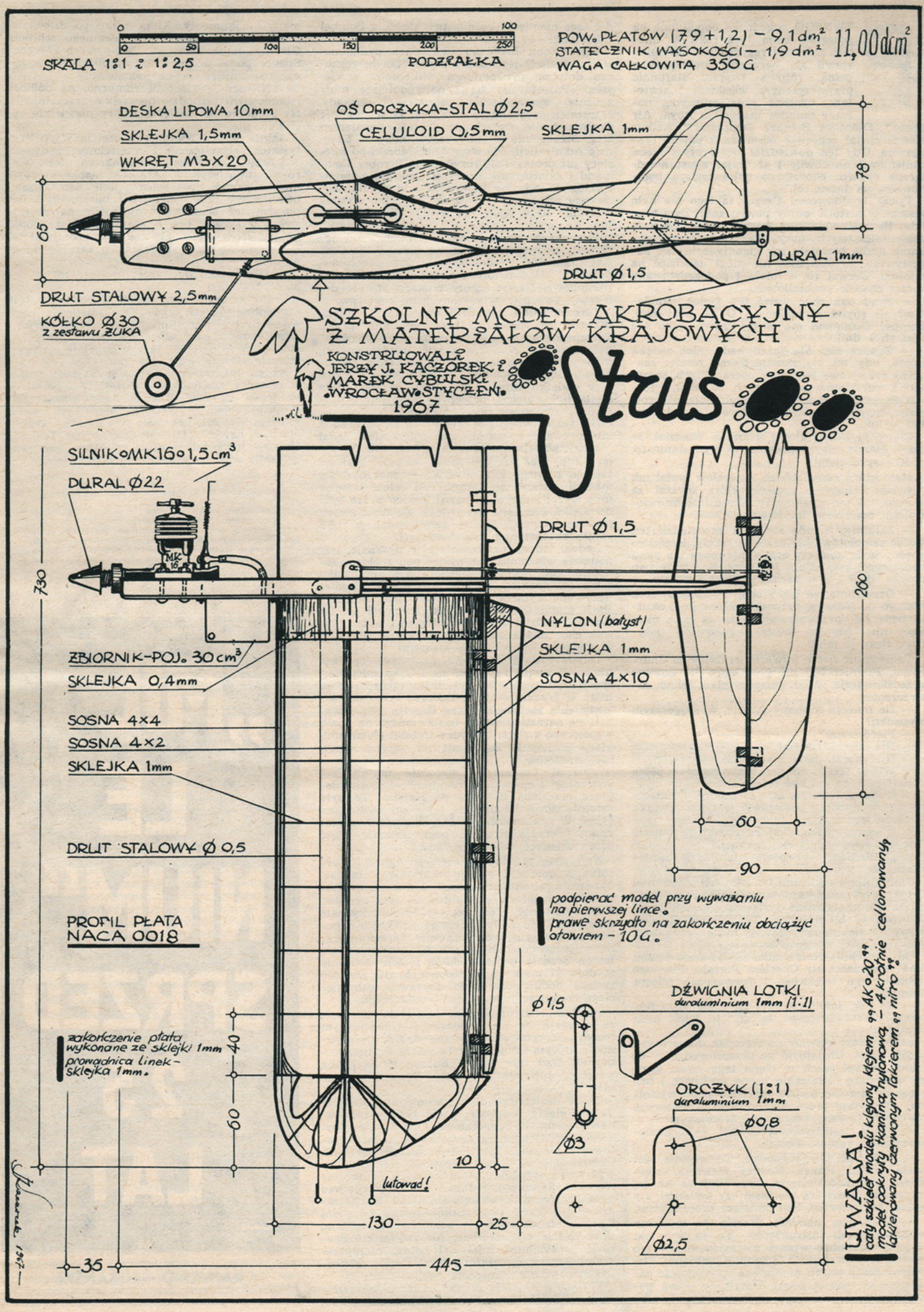
— żebra modelu ażurowane;
— kadłub wzmocniony w przedniej części sklejką 1,5 mm;
— prawe skrzydło dociążone ołowiem na przedłużeniu przedniej linki (10 G);
— model posiada zbiornik tylko do lotów szkolnych (pętla, przewrót); można zamocować inny;
— śmigło 8 X 4 albo 7 X 4 firmy „SOBAŚ";
— model lata bardzo dobrze na linkach 11—13 m.

Wielka szkoda, że tego typu modele muszą ograniczać się tylko do sosny i innych krajowych akcesoriów modelarskich — lżejsze lepiej by latały i dawały więcej zadowolenia konstruktorom.

JERZY KACZOREK



Wyżej: Marek Cybulski i jego model akrobacyjny.
Niżej: „Struś" w zbliżeniu. Foto: J. Kaczorek



SKALA 1:1 i 1:2,5
PODZIAŁKA
POW. PŁATÓW (7,9+1,2) – 9,1 dm²
STATECZNIK WYSOKOŚCI – 1,9 dm²
WAGA CAŁKOWITA 350 G
11,00 dcm²
DESKA LIPOWA 10mm
SKLEJKA 1,5mm
WKRĘT M3X20
OŚ ORCZYKA-STAL Ø2,5
CELULOID 0,5mm
SKLEJKA 1mm
DURAL 1mm
DRUT Ø1,5
DRUT STALOWY 2,5mm
KÓŁKO Ø30 z zestawu ŻUKA
SZKOLNY MODEL AKROBACYJNY Z MATERIAŁÓW KRAJOWYCH
KONSTRUOWALI JERZY J. KACZOREK i MAREK CYBULSKI
WROCŁAW STYCZEŃ 1967
Struś
SILNIK MK16 1,5 cm³
DURAL Ø22
DRUT Ø1,5
NYLON (batyst)
SKLEJKA 1mm
SOSNA 4X10
ZBIORNIK-POJ. 30 cm³
SKLEJKA 0,4mm
SOSNA 4X4
SOSNA 4X2
SKLEJKA 1mm
DRUT STALOWY Ø 0,5
PROFIL PŁATA NACA 0018
podpierać model przy wyważaniu na pierwszej lince.
prawe skrzydło na zakończeniu obciążyć ołowiem – 10 G.
zakończenie płata wykonane ze sklejki 1mm
prowadnica linek – sklejka 1mm.
DŹWIGNIA LOTKI duraluminium 1mm (1:1)
ORCZYK (1:1) duraluminium 1mm
lutować!
UWAGA!
cały szkielet modelu klejony klejem „AK 20"
model pokryty tkaniną nylonową – 4 krotnie cellonowany
lakierowany czerwonym lakierem „nitro"

„MILLENIUM" SPRZED 25 LAT

RAJMUND SZUBAŃSKI

PEWNEGO pogodnego popołudnia na początku maja 1942 roku w Chequers, letniej rezydencji Churchilla, zjawił się barczysty mężczyzna z pełną, różową twarzą, starannie przystrzyżonym wąsikiem i siwiejącą, ogniście rudą czupryną, noszący mundur marszałka Royal Air Force *. Dowódca Bomber Command ** Arthur Harris chciał zapoznać premiera z pewną propozycją. Gdy ten dowiedział się w czym rzecz, zaniemówił na chwilę i aż wyjął z ust nieodłączne cygaro: chodziło o nalot tysiąca bombowców na jeden cel.

Tysiąc bombowców! Czegoś takiego nie było jeszcze w historii wojny powietrznej. Dwa razy tyle, ile kierowała nad Anglię Luftwaffe podczas najcięższych nocy. Tysiąc bombowców... Sama liczba brzmiała tak gigantycznie, tak sugestywnie, że Churchill nie mógł usiedzieć na miejscu. Zerwał się z fotela i podekscytowany zaczął chodzić po bibliotece.

— Skąd pan chce wziąć ten tysiąc samolotów? — spytał wreszcie. — O ile pamiętam, Bomber Command ma w tej chwili tylko 400 maszyn I linii.

— Zgadza się. Ale jeżeli będę miał pańską zgodę, uda mi się skompletować resztę: maszyny rezerwowe jednostek operacyjnych, samoloty z warsztatów naprawczych, ze szkół, z jednostek przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych, jednostek współpracy z wojskami lądowymi...

Churchill skinął głową. Istotnie. Wiedział, że jeżeli Harris czegoś pragnie, to wydostanie to, choćby spod ziemi.

Mało który z angielskich generałów umiał tak uparcie walczyć o sprawę, którą uważał za słuszną, jak ten szpakowaty, czterdziestodziewięcioletni marszałek lotnictwa.

— Załóżmy, że uda się panu zgromadzić ten tysiąc samolotów. Ale przecież szkoły, lotnictwo obrony wybrzeża, czy armia, nie mogą ich panu podarować; potrzebują ich sami. Będzie je pan musiał oddać i to w bardzo krótkim terminie.

— Oczywiście, że tak zrobię. Potrzebuję tych maszyn do jednego, jedynego nalotu. Jego skutki będą tak przekonywające, że za parę miesięcy nie będę już musiał bombowców pożyczać. Będę je miał!

Ta pewność siebie wywarła wrażenie na Churchillu. Premier był już pozyskany dla nowego przedsięwzięcia. Miał jeszcze tylko jedno zastrzeżenie:

— Ile maszyn możemy stracić, w najgorszym wypadku?

— Pięćdziesiąt.

— Nie więcej, Harris?

— Nie więcej, panie premierze.

— Wobec tego może pan liczyć na moje pełne poparcie. A co ma być celem nalotu?

— Kolonia. Kolonia, albo Hamburg. Ostateczny wybór musimy pozostawić w tym wypadku meteorologom.

— I jeszcze jedno. Jaki kryptonim proponuje pan dla swojej przyszłej operacji?

— „Millenium" — odpowiedział Harris, uśmiechając się.

Churchill odwzajemnił ten uśmiech. Zrozumiał ukryty sens: jeżeli każde niemieckie miasto można będzie zaatakować tysiącem ciężkich bombowców, to hitlerowska „Tysiącletnia Rzesza" rozpadnie się, nie doczekawszy może nawet dziesiątej rocznicy swego powstania...

Od Churchilla Harris udał się do szefa sztabu RAF, marszałka sir Charlesa Portala. Pierwsze pytanie tego trzeźwego i rozważnego oficera brzmiało:

— No tak, jeżeli rzucimy na szalę wszystko, nawet niedoświadczone załogi... to jakie będą straty?

— To zależy głównie od tego, jak długo trwać będzie nalot. Chciałbym go przeprowadzić w 90 minut. Nawet jeżeli w ciągu tego czasu zlecą się wszystkie niemieckie nocne myśliwce i bez przerwy strzelać będzie artyleria przeciwlotnicza, to według mego najgłębszego przekonania nie zestrzelą nam więcej niż 50 maszyn.

— Nawet jeśli poślemy tysiąc? — z niedowierzaniem zapytał Portal.

— Nawet w tym wypadku. To właśnie jest nasza wielka szansa. Niemcy zestrzelą czterdzieści do pięćdziesięciu, bez względu na to, czy zaatakujemy ich pięciuset czy tysiącem. Im więcej bombowców, tym mniejszy procent strat.

— Niech pan pamięta, Harris, że wyślemy w bój naszych instruktorów. To są w wielu wypadkach ludzie wprost niezastąpieni. W ich rękach leży przyszłość Bomber Command! Dotkliwe straty wśród nich mogą spowodować załamanie się naszej broni. Harris, ta bitwa powietrzna może skończyć się katastrofą — albo dla tego niemieckiego miasta... albo dla Bomber Command!

Szef sztabu RAF dał się jednak przekonać. Harris opuścił jego biuro z podpisanym rozkazem dotyczącym Operation „Millenium" w kieszeni. Pozostawało teraz najtrudniejsze może zadanie: zgromadzenie powietrznej armady. Marszałek wiedział dobrze, że poza Bomber Command nie cieszył się zbytnią popularnością. Szczególnie wielu wrogów miał w Urzędzie Admiralicji. Pierwszy Lord Morski od miesięcy już domagał się rozwiązania Bomber Command i skierowania większości jego samolotów i załóg do ochrony konwojów. Od regularnego dowozu zależał w tym czasie nie tylko wysiłek wojenny, ale w ogóle egzystencja Wielkiej Brytanii.

Tymczasem jednakże ze wszystkich stron napływały pomyślne wiadomości. Samo tylko Coastal Command * zadeklarowało 250 samolotów, dalszych 367 stawiały do dyspozycji jednostki treningowe. Nawet szkoły pilotażu chciały delegować swych doświadczonych instruktorów.

Termin nalotu ustalił Harris na 27 maja. W sztabach rozgorzała teraz wytężona praca. Techniczne problemy związane z „Millenium" były ogromne. Nawet w czasie przedwojennych manewrów nie było nigdy w powietrzu jednocześnie 1000 samolotów. A teraz taka potężna, a w dodatku zupełnie niezgrana ze sobą flota miała być rzucona przeciwko jednemu z najsilniej bronionych miast niemieckich.

Nic też dziwnego, że wielu dowódców grup ** miało poważne wątpliwości. Marszałek żądał jak najciaśniejszego zwarcia szyków podczas całej akcji. Ileż zderzeń może nastąpić podczas takiego nocnego lotu skrzydło w skrzydło? Ile maszyn zostanie traflonych nad celem bombami z wyżej lecących maszyn? Takich pytań były dziesiątki. Harris umiał jednak uspokoić swych podkomendnych. Nie na darmo miał w RAF opinię eksperta od lotów nocnych.

Ledwo jednak przebrzmiały te dyskusje, gdy nadeszła wiadomość, stawiając pod znakiem zapytania całą operację. Oto lordowie Admiralicji z niedowierzaniem początkowo, a potem z nieukrywaną irytacją przyjęli wiadomość o zamysłach marszałka. Jakże bliski wydawał się im już cel: podział Bomber Command, a tu właśnie chce ono zademonstrować swoją siłę, i to w dodatku ich własnym kosztem!

Odpowiedzialni za wojnę na morzu lordowie nie mieli zamiaru narażać na ryzyko załóg wyspecjalizowanych w żmudnym patrolowaniu mórz w poszukiwaniu U-Bootów, tylko dla zaspokojenia zachcianek pana Harrisa. Nie zawahali się narazić prestiżu, nastawionego na ścisłą współpracę z flotą, dowódcy Coastal Command, który pochopnie dał zgodę na użycie swoich 250 samolotów.

„Coastal Command" wycofuje natychmiast swe załogi z operacji „Millenium" — głosiła depesza przesłana 25 maja do Harrisa. To było ostatnie słowo Admiralicji, jej nieodwołalna decyzja. W ten sposób na dwa dni przed zamierzoną operacją stracono nagle czwartą część przewidzianych na nią środków.

Najbliższe godziny potwierdziły opinię Churchilla o uporze i energii marszałka Harrisa. Skontrolował on, „przeczesał" dosłownie wszystko, gdzie mógł znaleźć wolny do lotu samolot. Zebrał maszyny, które dopiero co opuściły hale fabryczne i nie miały jeszcze za sobą prób w powietrzu, maszyny prowizorycznie wyremontowane w jednostkach bojowych po uszkodzeniach, jakich doznały w poprzednich lotach. Zebranie w dniu 27 maja na lotniskach Anglii przeszło tysiąca bombowców było doprawdy osiągnięciem organizacyjnym najwyższego rzędu.

Ale już po południu tego dnia stało się jasne, że operacja się nie odbędzie. Nie ludzie tym razem pokrzyżowali plany marszałka, ale czynnik, z którym lotnicy zawsze muszą się liczyć — pogoda. Nad całą prawie Europą leżała gruba warstwa deszczowych chmur. Termin przesunięto.

Także następnego dnia warunki atmosferyczne nie uległy poprawie. Sześć tysięcy pilotów, nawigatorów, radiooperatorów, mechaników pokładowych i strzelców pozostawało nadal w gotowości bojowej. Siedzieli w swych barakach i messach, grali w karty i czekali, czekali...

29 maja wypadła pełnia księżyca — idealne warunki dla nalotu. Jednakże zachmurzenie nad kontynentem utrzymywało się nadal. Harris zaczynał już tracić swój spokój. Jeszcze parę dni i jego flota rozsypie się, samoloty odlecą tam, skąd zostały wypożyczone. Ale założeniem operacji „Millenium" miał był pełny, niezaprzeczalny sukces. Z ciężkim sercem Harris dał rozkaz ponownego odroczenia akcji.

W sobotę 30 maja po raz czwarty już rozłożono w dowództwie Bomber Command plany, mapy i dokumenty. Kilka minut po dziewiątej rano Harris przybył do podziemnego schronu. Główny meteorolog sił bombowych Magnus Spence podał prognozę na najbliższe 24 godziny, reasumując ją na zakończenie:

— Niemcy — na ogół chmurno, na północy i północnym zachodzie niewielkie przejaśnienia. Na południe od Zagłębia Ruhry niewielkie zachmurzenie.

Anglia — nad południową częścią Wysp Brytyjskich zachmurzenie i przejściowe opady.

A więc nad Kolonią stosunkowo niezłe warunki atmosferyczne. Ale cóż znaczy najpiękniejsza pogoda nad celem, jeśli nad bazami bombowców przechodzi front burzowy? Z napięciem też oczekiwali oficerowie na decyzję swego dowódcy. Ten w absolutnej ciszy dopalał papierosa. Starannie zgasił go, pomyślał jeszcze chwilę, po czym wstał, pokazując punkt na mapie:

— Gentlemen, the target for to-night is Cologne! *

Tegoż wieczora wzniosło się w powietrze 1046 samolotów różnych typów. Obok nielicznych nowoczesnych czterosilnikowych „Lancasterów", „Halifaxów", „Stirlingów" i „Manchesterów" — starsze „Wellingtony", jak też zupełnie już przestarzałe „Whitleye" i „Hampdeny".

Aż na 101 spośród nich widniał znak biało-czerwonej szachownicy. Dowództwo polskiego lotnictwa na apel Harrisa odpowiedziało oddysponowaniem wszystkich osiągalnych samolotów z 300, 301, 304 i 305 dywizjonów bombowych, a nawet z tzw. 18 Operational Training Unit — jednostki szkolnej, w której „zgrywały" się z sobą przyszłe załogi bombowców.

---

* Stopień w RAF, odpowiadający generałowi dywizji.
** Lotnictwo bombowe RAF.
* Lotnictwo obrony wybrzeża.
** Grupa — jednostka organizacyjna RAF. W lotnictwie bombowym składała się z kilku dywizjonów.
* Panowie, celem na dzisiejszą noc jest Kolonia!

Ciężkie bombowce typu „Lancaster", pilotowane przez Polaków, w locie nad Niemcy.

Foto archiwalne

Posłuchajmy, jak wspomina tę akcję nawigator „Wellingtona" — „R — jak Racławice" z 301 Pomorskiego Dywizjonu im. Obrońców Warszawy, por. Czesław Malinowski (obecnie starszy instruktor nawigacji w Polskich Liniach Lotniczych LOT):

— Na porannej zbiórce dywizjonu mjr Stanisław Krystyniak wyznaczył na loty bojowe wszystkie załogi, łącznie z tzw. rozbitkami. W rezultacie wystawił 33 załogi. Dowiedzieliśmy się, że sąsiedni dywizjon 30 wystawił 30 załóg. Szykowała się więc jakaś „wielka wojna". Atmosferę tajemnicy potęgowało jeszcze to, że w żaden sposób nie mogliśmy się nic dowiedzieć od kolegów pracujących w wydziale operacyjnym, a oprócz tego wstrzymano wyjazdy do miasta i zakazano prowadzenia zamiejscowych rozmów telefonicznych.

Bomba pękła na wieczornej odprawie.

— Panowie, celem jest Kolonia! — zaczął oficer operacyjny.

Po nim zabrał głos angielski dowódca bazy. Podał, że tego dnia wzniesie się w powietrze dwa razy więcej bombowców, niż w jakiejkolwiek dotychczasowej operacji, niosąc przeszło czterokrotnie większą ilość bomb.

— Dano wam środki — mówił — do zadania niszczącego ciosu niemieckiemu przemysłowi, zaopatrującemu machinę wojenną Hitlera. Nie przejmujcie się tym, że waszym punktem celowania mają być wieże katedry. Jeżeli Niemcy chcą ochronić swoje kościoły, to niech łaskawie przestaną napadać na swych sąsiadów!

— Tego rodzaju uwagi były dla nas zbyteczne. Miałem przed oczami płonący Nowy Świat, walącą się kopułę kościoła na placu Małachowskiego, płomienie pożerające bezcenne skarby naszej kultury w Zamku Królewskim, widziałem niezliczone trupy niewinnych dzieci i kobiet na drogach odwrotu tragicznego Września. Mogli mieć Anglicy swój Londyn i Coventry. Nasze rachunki z Niemcami były nieporównanie większe.

O godzinie 23.39 nasza maszyna otrzymała zezwolenie startu. Po wykonaniu przepisowej rundy nad lotniskiem skierowaliśmy się ku brzegom Europy. Noc była wyjątkowo jasna, tak że widzieliśmy wyraźnie strumień ciężko obładowanych samolotów. Nad Flakk przywitał nas silny ogień okrętowej artylerii przeciwlotniczej oraz reflektory. Parę uników i mieliśmy to już za sobą. Samolotów w powietrzu było tak wiele, że trzeba było dobrze uważać, żeby się nie zderzyć.

O godzinie 1.18 weszliśmy w silną zaporę ogniową. Naokoło strużki reflektorów, dziesiątki wybuchów, niżej smugi pocisków artylerii lżejszego kalibru. W samolocie czuć mdławo-słodkawy dym, od czasu do czasu słychać charakterystyczny dźwięk przebijanej odłamkami blachy samolotu. Piloci ciężko pracują, samolot formalnie tańczy, podrzucany bliskimi eksplozjami.

Przed nami widać już setki bomb oświetlających i płonący cel. Jako nawigator jestem w wieżyczce astro; cały horyzont przedstawia jedno falujące i mieniące się morze błysków i płomieni. O godzinie 1.49 jesteśmy nad celem na wysokości 15 tysięcy stóp. W słuchawkach słychać głos dowódcy wyprawy, kierujący samoloty w rejony, gdzie są mniejsze pożary. Znajdujemy mało płonący sektor, zrzucamy bomby — 9 zasobników mieszczących 8 tysięcy małych bomb zapalających; samolot gwałtownie „puchnie", unosząc się do góry. Zmieniamy kurs.

Po pewnym czasie słyszę podniecony głos tylnego strzelca, sierżanta Gulczyńskiego: „Z tyłu z prawej strony myśliwiec!". Wspinam się z powrotem do wieżyczki, rozpoznaję atakującego Messerschmitta-110. Pilot wykonuje gwałtowny unik, zaczynają grać karabiny maszynowe tylnego strzelca, po chwili także i boczne. Strużki kolorowych pocisków kierują się ku napastnikowi, w samolocie słychać uderzenia jego pocisków. Wróg przelatuje nad nami, odprowadzany ogniem z przedniej wieżyczki, znika.

Tymczasem z lewej strony na naszej wysokości widać smugi krzyżujących się pocisków; w pobliżu toczy się inna walka powietrzna. Jesteśmy w rejonie działania myśliwców, dlatego mamy spokój od artylerii. W pewnym momencie następuje potężny wybuch, widać spadające, płonące strzępy. Kto zginął, nie wiemy.

Jeszcze raz przechodzimy przez zaporę ogniową, która teraz wydaje nam się fraszką. Jesteśmy nad wybrzeżem. Jeszcze stąd widać odblask łuny z płonącej Kolonii. Jeszcze raz widzimy jednak płonący samolot, pozostaje za nim parę spadochronów. Bierzemy kurs na naszą bazę. O godzinie 3.47 widać już latarnię lotniskową, musimy jednak jeszcze czekać, bo lądują postrzelane maszyny. Dopiero o 4.10 jesteśmy znów na ziemi. Dowiadujemy się wkrótce, że z naszego dywizjonu nie powróciły dwie załogi.

Jak już wspomniałem, w nalocie brało udział wiele niedoświadczonych załóg. Samolot jednej z nich doznał poważnych uszkodzeń, wobec czego o świcie trzeba było przymusowo lądować. Wychodząc z maszyny młodzi lotnicy dostrzegli w pobliżu wiatrak. Nie będąc pewni swego położenia, wysnuli z tego wniosek, że znajdują się w Holandii. Po krótkiej naradzie zapadła decyzja zniszczenia samolotu, aby nie wpadł w ręce Niemców i przedzierania się na południe, do Belgii. W kierunku cieknącego zbiornika wystrzelono rakietę, buchnął płomień, lotnicy szybkim krokiem zaczęli oddalać się od zdradzieckiego pożaru. Po paru kwadransach dostrzegli na drodze dwóch rowerzystów i ukryli się przed nimi w rowie. Można sobie wyobrazić ich zdziwienie i przerażenie, gdy dosłyszeli, że rowerzyści mówią po angielsku. Znajdowali się w Anglii, niedaleko Folkestone...

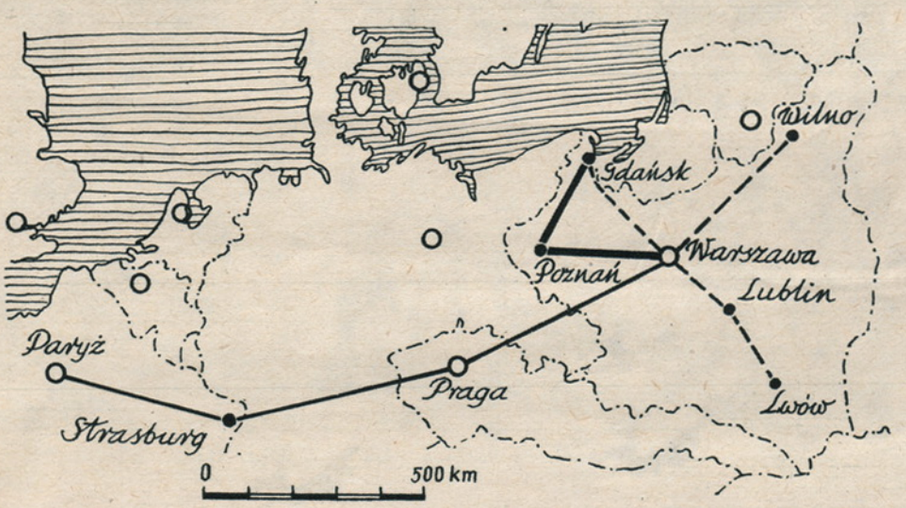
Nalot zakończył się o godzinie 2.25. Nad miasto doleciało 898 samolotów, zrzucając 1455 ton bomb, przeważnie zapalających. 40 samolotów zostało zestrzelonych przez artylerię przeciwlotniczą i nocne myśliwce.

Jak wynika z raportu przesłanego Himmlerowi przez gauleitera Westfalii Grohego, podczas nalotu zniszczeniu uległy 18 432 budynki, dalszych 9 516 odniosło ciężkie uszkodzenia, a 31 070 — mniejsze. Słynna katedra doznała na szczęście tylko niewielkich uszkodzeń, choć wokół stare miasto spłonęło niemal doszczętnie. W mieście powstało około 12 tys. pożarów, z czego 2,5 tys. rozprzestrzeniło się na dużych połaciach. Z 700 zakładów przemysłowych różnej wielkości 106 zostało całkowicie zniszczonych, 328 trafionych. Przerwaniu uległa połowa kabli elektrycznych, duża liczba przewodów wodociągowych i gazowych. Zdezorganizowana została komunikacja miejska. W nalocie straciło życie 469 osób, 5 027 zostało rannych, a 59 100 pozostało bez dachu nad głową.

Samoloty wywiadowcze, które wysłano następnego dnia z zadaniem dokonania zdjęć zbombardowanych terenów, wróciły z niczym — nad miastem utrzymywała się tak gęsta powłoka dymu z szalejących wciąż pożarów, że fotografowanie było niemożliwe.

Marszałek Harris istotnie zademonstrował sceptykom, jakie spustoszenie może spowodować lotnictwo bombowe, pod warunkiem użycia dostatecznej ilości samolotów. Przed operacją „Millenium" atakowano Kolonię 70-krotnie, nad miastem zrzuciło swój ładunek przeszło 2 000 bombowców, które nie wyrządziły jednak nawet czwartej części tych szkód, jakie powstały podczas jednego nalotu z udziałem 1 000 maszyn. Harris postawił wszystko na jedną kartę.

Teraz, w ciągu jednej nocy, stał się jedną z najważniejszych, najbardziej wpływowych osobistości wojskowych w obozie alianckim.



POŁĄCZENIA LOTNICZE POLSKI W ROKU 1921

linia gruba — połączenia polskiego przedsiębiorstwa „Aerotarg" (maj—czerwiec)

linia cienka — połączenia francusko-rumuńskiego przedsiębiorstwa „Franco-Roumaine"

linia przerywana — połączenia projektowane

Stan — czerwiec 1921

PIONIERSKIE TOWARZYSTWA LOTNICZE W POLSCE

Dr MIECZYSŁAW MIKULSKI

PIERWSZE krajowe przewozy lotnicze zorganizowane na warunkach handlowych, które powszechnie uznawane są za początek polskiego transportu lotniczego, wykonane zostały w okresie Targów Poznańskich w 1921 roku.

W celu obsługi „TARGU" zostało utworzone specjalne przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą „AEROTARG". Przedsiębiorstwo miało charakter spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, a zarząd mieścił się w budynku dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, w pokoju nr 349. Towarzystwo powstało pod protektoratem „Polskiego Aeroklubu", przy finansowym poparciu Samorządu Miejskiego Poznania, Banku oraz osób prywatnych. Inicjatorem zorganizowania transportu powietrznego był inż. pilot Kordian Głowacki, który wraz z dr Sokołowskim (dyr. handlowym „Aerotargu") oraz Szewczykowskim (wicedyr. „Aerotargu") energicznie i sprężyście kierował działalnością handlową przedsiębiorstwa.

Celem organizatorów „AEROTARGU" było nie tylko zaspokojenie popytu na szybkie przewozy w okresie Targów Poznańskich (trwających od 28 maja do 6 czerwca), ale przede wszystkim rozpropagowanie zalet nowego środka przewozowego i stworzenie tym samym „odpowiedniego klimatu" dla dalszego rozwoju cywilnego transportu lotniczego w Polsce.

Plany przedsiębiorstwa „AEROTARG" zakładały zorganizowanie 4 linii powietrznych, które miały połączyć Poznań z Warszawą, Gdańskiem, Łodzią i Krakowem. Organizatorzy na mocy umowy zawartej z Ministerstwem Poczt i Telegrafów wydali także specjalne znaczki, którymi była dodatkowo frankowana poczta przewożona drogą lotniczą. Ponadto znaczki wydane przez „AEROTARG" były stemplowane specjalnymi kasownikami o wzorze herbu miasta połączonego ze skrzydłem.

„AEROTARG" do wykonania swych zadań przewozowych był dobrze przygotowany zarówno organizacyjnie jak i technicznie. W ciągu krótkiego czasu swej działalności przedsiębiorstwo wykazało dużo inicjatywy i mogło poszczycić się dobrymi rezultatami eksploatacyjnymi. Z niewiadomych bliżej powodów z planowanych czterech linii uruchomiono tylko dwie: Poznań — Warszawa i Poznań — Gdańsk.

Pierwsze loty z Poznania do Warszawy i Gdańska odbyły się 29 maja. Towarzystwo przy pomocy 6 samolotów typu „Junkers F-13" wypożyczonych od niemieckiego przedsiębiorstwa „Danziger Luftpost" wykonało 58 lotów, w tym 28 na linii Poznań — Warszawa oraz 30 na linii Poznań — Gdańsk, nie licząc licznych propagandowych lotów, jakie odbyły się nad Poznaniem.

Ogółem samoloty w służbie „AEROTARGU" przeleciały 16 500 km, przewiozły około 400 pasażerów i 3 000 kg przesyłek. Czas przelotu na eksploatowanych liniach wahał się w granicach dwóch godzin, a cena biletu wynosiła około 600 mkp.

Po zakończeniu Targów Poznańskich, Ministerstwo Kolei Żelaznych anulowało towarzystwu koncesję, pod zarzutem używania samolotów niemieckiego przedsiębiorstwa lotniczego, a więc niedozwolonych do eksploatacji na obszarze Polski.

Szybki postęp rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w krajach Europy zachodniej, a także propaganda pierwszych lotów handlowych w czasie Targów Poznańskich, wywołały duże zainteresowanie w kraju. W niektórych kołach przemysłowych zastanawiano się coraz częściej nad możliwością zorganizowania stałej komunikacji lotniczej również i w Polsce.

W drugiej połowie 1921 roku przygotowania do uruchomienia linii lotniczych w kraju podjęły dwa przedsiębiorstwa: „Wytwórnia Samolotów w Lublinie firmy Plage i Laśkiewicz" oraz specjalnie założone w Warszawie towarzystwo lotnicze „AEROTRANSPORT".

W planach „Wytwórni Samolotów Plage i Laśkiewicz" zakładano uruchomienie komunikacji lotniczej przy pomocy samolotów własnej konstrukcji i produkcji — podobnie zresztą jak to miało miejsce w niektórych krajach Europy zachodniej, np. w Niemczech, Wlk. Brytanii czy Francji. Kazimierz Arkuszewski, współwłaściciel firmy Plage i Laśkiewicz, otrzymał z Ministerstwa Kolei Żelaznych koncesję dla wytwórni na uruchomienie linii lotniczej Gdańsk — Warszawa — Lublin — Lwów i dalej ku granicy w kierunku na Bukareszt. Ponieważ fabryka samolotów dla komunikacji lotniczej nie wyprodukowała, przeto eksploatacji nie podjęła, a udzielona koncesja została anulowana.

Towarzystwo „AEROTRANSPORT" otrzymało koncesję na zorganizowanie linii Warszawa — Wilno z prawem przedłużenia jej do Moskwy. Trudności natury organizacyjnej oraz brak dostatecznego przygotowania finansowego i technicznego przekreśliły ambitne zamierzenia przedsiębiorstwa.

Należy dodać, że wymienione towarzystwa nie otrzymały subwencji rządowych.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

FRANCISZEK WARDALIŃSKI

URODZIŁ się 29 stycznia 1900 roku w Toruniu. Tu ukończył dziewięć klas szkoły wydziałowej. W marcu 1918 został wcielony do niemieckiej marynarki wojennej. Służbę odbywa na torpedowcu, który przechodzi próby odbiorcze na morzu. Po wybuchu rewolucji w Niemczech wraca do kraju. Do Torunia przyjeżdża w styczniu 1919 roku. 28 stycznia 1920 r. wstępuje do pierwszego baonu morskiego, który zatrzymał się tu na krótki postój w drodze do Pucka. Przez krótki okres czasu jest instruktorem pierwszej Szkoły Morskiej na Helu w stopniu mata. W listopadzie awansowany do stopnia bosmana i wyznaczony na komendanta holownika „Krakus". W listopadzie 1921 na własną prośbę zostaje przeniesiony do lotnictwa morskiego. Od 1 kwietnia 1922 roku do października tego roku uczy się pilotażu w Szkole Lotników w Bydgoszczy. Od listopada 1922 jest uczniem Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu.

W czerwcu 1923 kończy szkołę z wynikiem bardzo dobrym i opinią zdolnego pilota. Zostaje instruktorem Wyższej Szkoły Pilotów. Między innymi przeszkala tu później słynnego Bolesława Orlińskiego. W styczniu 1925 zostaje przeniesiony do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Otrzymuje przydział do sekcji ćwiczeń (późniejsza eskadra treningowa). Przeszkala na wodnosamolotach pilotów przychodzących ze szkół. W 1925 roku kończy kurs strzelania powietrznego w Biedrusku na samolotach „Balilla", a w rok później kurs bombardowania na Ławicy. Od roku 1927 systematycznie wykonuje loty nocne z wody. W 1928 pilotuje drugi wodnosamolot, lecący z trzydniową wizytą na Łotwę. W 1929 r. awansowany do stopnia starszego bosmana. W 1933 r. przeniesiony do eskadry lotniczej przy Flotylli Rzecznej w Pińsku. W 1934 otrzymuje odznakę Pilota Morskiego I klasy. Od stycznia 1938 roku pełni służbę w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku, w eskadrze samolotów jednosilnikowych, pełniąc jednocześnie obowiązki szefa tej eskadry.

Na dwa dni przed wybuchem wojny przeprowadza drogą powietrzną samoloty plutonu lotniczego z Rumii na lotnisko w Pucku. Po wybuchu wojny wymontowuje ze swego nie

sprawnego do lotu samolotu Lublin R-XIII karabiny maszynowe i na prowizorycznym stanowisku wykorzystuje je do obrony przeciwlotniczej w rejonie Jastarni. Drugiego października 1939 r. zostaje wzięty do niewoli, przewieziony do Stargardu, a następnie w głąb Niemiec. Przez jakiś czas przebywa w Stalagu IIA.

Od października 1940 r. więziony w Gdańsku, a następnie w obozie koncentracyjnym w Sztutthofie. W marcu 1942 r. wysłany do stoczni gdyńskiej na prace przymusowe. W styczniu 1945 ucieka i ukrywa się. 15 marca 1945 roku podejmuje pracę w Miejskim Urzędzie Mieszkaniowym w Pucku i wstępuje do PPR. Od listopada 1945 r. pełni różne funkcje w administracji lasów państwowych. Następnie od 1948 do 1951 jest wychowawcą w Liceum Przemysłu Leśnego w Wejherowie. Przez jakiś czas jest kierownikiem tartaku w Boguszowie. Od 1959 pracuje w PZGS. Obecnie mimo swych 67 lat pracuje w RZGS „Samopomoc Chłopska" w Pucku jako kierownik administracyjny. Od roku 1957 jest członkiem ZBoWiD i od roku 1961 członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

Ogółem wylatał około 3 tys. godzin. Latał na samolotach: Caudron, „Albatros B II", Fokker D — VII, Breguet, Bristol, „Balilla", Spad-180, Spad-220, Offag, Ansaldo, Morane, Hanriot, LeOH-13, FBA-17, Schreck, CAMS-17, Latham HB-3, Bartel, Lublin R-VIII, Lublin R-XIII.

Posiada Brązowy Krzyż Zasługi.

ZLU

ZBIERAMY ZNACZKI

IFNI. Wydano tu 3-znaczkową serię, propagującą pomoc dzieciom. Na znaczkach o wartościach nominalnych 1 p i 1,50 p przedstawiono nowoczesny samolot 4-silnikowy w locie nad miastem. Na znaczku za 2,50 p przedstawione są dwa dwupłatowe samoloty z 1934 roku. Znaczki wykonano w kolorach: 1 p — brązowy; 1,50 p — niebieski i 2,50 — fioletowy. Wszystkie znaczki przedstawia nasza reprodukcja.

★

JAPONIA. Ukazał się tu znaczek o wartości nominalnej 15 yen pod nazwą „Międzynarodowy satelita łącznościowy Intersat 2".

★

JEMEŃSKA REPUBLIKA ARABSKA. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 8 znaczków, poświęconą badaniom Kosmosu przy użyciu statków „Gemini" 6 i 7. Znaczki przedstawiają kolejno: za 1/4 b pojemnik i kulę ziemską; za 1/4 b — start; za 1/4 b — astronautów; za 1/3 b i 2 b — rakiety i kulę ziemską, za 1/2 b — lądowanie na wodzie oraz znaczki dla poczty lotniczej — za 8 b — lądowanie i za 12 b — 2 pojemniki. Wydano również blok znaczkowy.

BOGUSŁAW KUROWSKI

LEKARZ ODPOWIADA

MAREK Z CHEŁMA. Szybki rozwój współczesnego lotnictwa, loty z dużymi prędkościami o każdej porze i przy każdej pogodzie, stawiają wysokie wymagania, jeśli chodzi o stan zdrowia personelu lotniczego i kandydatów do lotnictwa. Na ucho pilota w czasie lotu działa bardzo wiele czynników, m. in. takich jak silne obciążenia poprzez działanie różnicy ciśnień, intensywne hałasy, drgania czy silne prądy powietrzne. Obciążenia te wymagają od kandydata do lotnictwa zdrowego narządu słuchu bez jakichkolwiek zastrzeżeń (bez blizny). Narząd niewydolny pogłębia osłabienie słuchu. Zadaniem medycyny jest niedopuszczenie do pogłębiania i powtarzania się swoistego urazu ucha środkowego czyli barotraumy. Komisja lotniczo-lekarska przeprowadza dokładne badania kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Kandydat na pilota musi odznaczać się oprócz nieskazitelnej budowy ciała również dobrym słuchem. Aby być przyjętym do WOSL, trzeba ponadto ukończyć szkolenie praktyczne na szybowcach i samolotach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Szkolenie takie organizują i prowadzą aeroklubu regionalne.

ZBIGNIEW ADELSKI — TARNOW. Stan uzębienia stanowi bardzo poważne kryterium oceny zdolności do służby w powietrzu. Braki i wady uzębienia powodujące utratę zdolności żucia są przyczyną choroby przewodu pokarmowego. Po wyleczeniu i uzupełnieniu protetycznym brakującego uzębienia kandydat może okazać się zdolny do służby w powietrzu.

dr med. HENRYK KLIMEK

POCZTA LOTNICZA

LOTY SPADOCHRONOWE

„Słyszałem, że są do kupienia spadochrony nie nadające się do normalnych skoków. Spadochrony te nadają się natomiast do lotów na uwięzi przy dość silnym wietrze. Jestem tym żywo zainteresowany i chciałbym się upewnić czy i obecnie kupić można taki spadochron, a jeśli tak, to do kogo się zwrócić i jaka jest cena takiego spadochronu? — pisze **Marceli Buszą z Poznania.**

Próby lotów na uwięzi przy pomocy spadochronów nie zyskały w Polsce większego powodzenia m. in. ze względu na brak oficjalnych przepisów regulujących wykonywanie tego rodzaju prób i gwarantujących bezpieczeństwo.

W sprawie zakupu zużytego spadochronu i ewentualnych prób lotów na uwięzi radzimy zwrócić się do kierownictwa Aeroklubu Poznańskiego — Poznań, ul. Niezłomnych 1.

SZKOLENIE LOTNICZE

Ryszard R. z Wrocławskiego. Wszystkim, którzy zainteresowani są szkoleniem lotniczym, odpowiadamy listownie, podając warunki, jakim powinien odpowiadać kandydat na takie szkolenie i adres najbliższego aeroklubu prowadzącego szkolenie lotnicze. Niestety, anonimowy list kolegi musi pozostać bez szczegółowej odpowiedzi.

W każdym razie radzimy zwrócić się do Aeroklubu Wrocławskiego — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.

SCIPIO DEL CAMPO

„Ile ma lat jeden z pionierów lotnictwa polskiego Michał Scipio del Campo i czy jeszcze posiada uprawnienia do samodzielnego wykonywania lotów? Chodzi o zakład między mną, a grupą kolegów" — pisze **Jan Wagner z Legnicy.**

Inż. Michał Scipio del Campo urodził się 26 stycznia 1887 roku. Obecnie ze względu na wiek nie posiada już aktualnie ważnych uprawnień pilota. Z lotnictwem związany jest jednak pracą społeczną w Klubie Seniorów Lotnictwa APRL i w Aeroklubie Śląskim, którego jest członkiem honorowym.

KONKURENCJE AMATORSKIE

Henryk Wojciechowski — Skwierzyna, Stanisław Jawdyk — Nowy Sącz, Mieczysław Trzebuchowski — Kobyłka k. Warszawy, Marian Krajewski — Luboń i inni. Dziękujemy za listy w sprawie konstrukcji amatorskich i ciekawe propozycje. Pozostawiamy je do ewentualnego późniejszego wykorzystania. Adresów osób prywatnych nie podajemy.

ODZNAKI WOJSKOWE

„Proszę o poinformowanie mnie gdzie można zakupić odznakę wojskowego instruktora spadochronowego oraz miniaturkę tej odznaki i jakie są ich ceny" — pisze **Z. Baranowski z Wrocławia.**

Odznaki tego rodzaju i niemal wszystkie akcesoria związane z umundurowaniem żołnierzy, podoficerów i oficerów naszego wojska nabyć można w specjalnych sklepach Wojskowej Centrali Handlowej. W Warszawie sklep taki znajduje się m.in. przy ul. Krakowskie Przedmieście. Jeśli chodzi o ceny, to nie orientujemy się co do ich wysokości.

ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu znaczeń wyrazów, w miejsce liczb wpisać litery, pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Następnie litery przenieść do diagramu i rzędami poziomymi odczytać hasło.

ZNACZENIE WYRAZÓW: A — amerykańska pilotka o światowej sławie, która w 1953 roku jako pierwsza kobieta na świecie przekroczyła barierę dźwięku (w 1960 r. odwiedziła Polskę): 10 — 9 — 10 — 11 — 12 — 8 — 13; B — urządzenie w przedniej części silnika odrzutowego, tłoczące powietrze do komory spalania — inaczej kompresor: 6 — 7 — 12 — 4 — 19 — 8 — 12 — 5 — 8; C — polski pilot i konstruktor słynnych samolotów myśliwskich „P", zginął w 1931 r. podczas oblatywania samolotu sportowego: 7 — 16 — 21 — 8 — 15 — 6 — 5 — 3; D — doskonali umiejętności pilota lub skoczka, inaczej zaprawa: 14 — 12 — 17 — 13 — 3 — 13 — 18; E — część układu wylotowego w silnikach odrzutowych: 1 — 20 — 6 — 2 — 2.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 6 sierpnia 1967 roku, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Arytmograf".

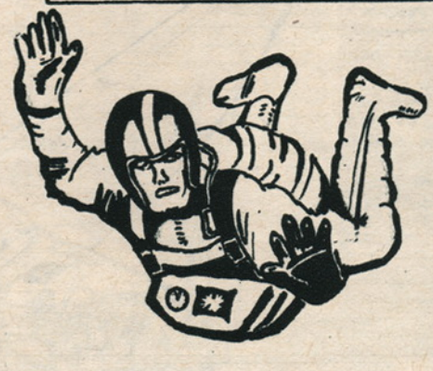
Rozwiązanie „Literówki" z nru 24 „SP" z 11 czerwca 1967 r.

Hasło: ŁUNNIK

Wyrazy pomocnicze: 1 — wał; 2 — kadłub; 3 — Orlando; 4 — Lindner; 5 — Virgil; 6 — bak.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Henryk Wiechetek — Łuków, Al. Kościuszki 56/13; Beata Wolf — Nowa Ruda, ul. Fredry 55a/10; Krzysztof Grobelak — Pabianice 1, ul. Pułaskiego 19.**

1	2	3	4	5	3	6	7	8	1	9	10
11	12	9	13	3	8	12	6	14	15	16	7
9	2	13	8	6	2						
16	12	9	5	3	7						
9	15	3	17	14	12						
2	13	17	18	9	19						
20	15	3	9	21	16						



E. ZYTKA

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska tel. 45-00-41

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

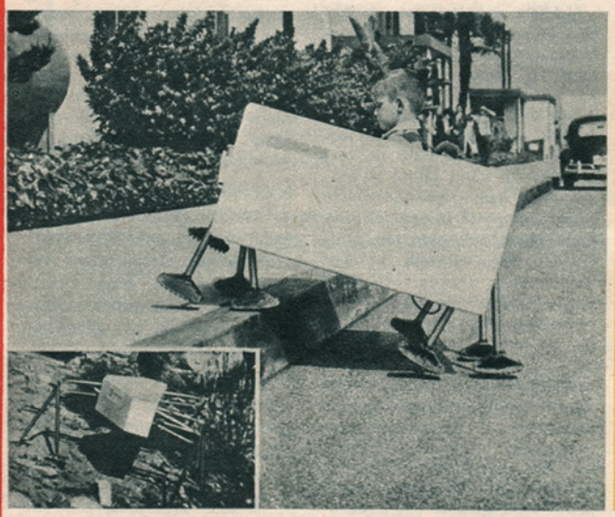
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5920 T-57

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



KROCZĄCY POJAZD KSIĘŻYCOWY

Model elektrycznego pojazdu księżycowego wykorzystujący efekt fotela na biegunach. Pojazd kroczący został opracowany przez naukowców z NASA i wykorzystany przez lekarzy pediatrów dla dzieci kalekich. Przewiduje się możliwość zdalnego kierowania pojazdem przez skręty nóg przednich. Z lewej u dołu — model funkcjonalny, prototyp pojazdu użytkowego. Oczekuje się, że w pojazdy kroczące tego typu będą wyposażeni astronauci wybierający się na Księżyc.

RUMUŃSKI SAMOLOT ROLNICZY

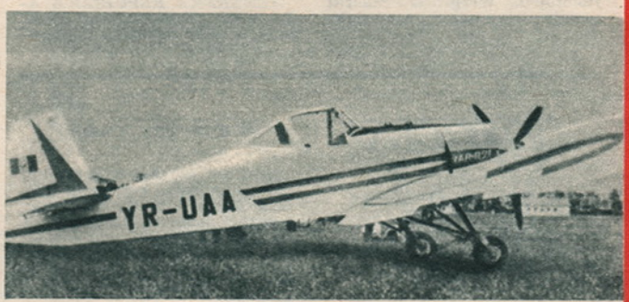
Ostatnio został oblatany w Bukareszcie nowy rumuński samolot rolniczy IAR-821 zaprojektowany przez zespół inż. Radu Manicatide. Silnik AI-14 RF o mocy 300 KM. Ciężar własny — 1 010 kG, ciężar całkowity — 1 800 kG. Zbiornik umieszczony przed kabiną pilota mieści 600 kG chemikaliów rolniczych.

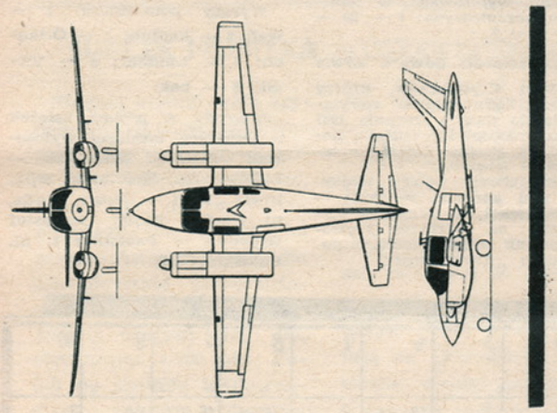
Rozpiętość — 12,10 m, długość — 9,15 m, pow. nośna — 25,4 m². Prędkość max. — 200 km/h, prędkość robocza — 120 do 160 km/h, prędkość min. — 105 km/h, pułap max. — 5 400 m, czas trwania lotu — 1,5 do 2 h. Rozbieg samolotu pustego — 50 do 60 m.

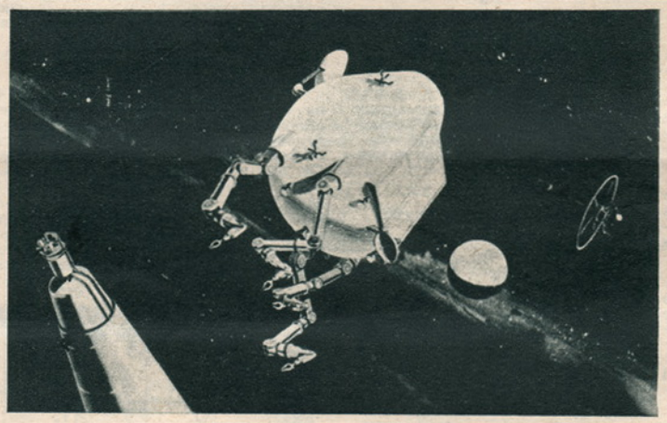
Obecnie IAR-821 przechodzi próby państwowe; po ich zakończeniu przewiduje się produkcję seryjną.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY

Beagle B-206, to brytyjski 5- do 8-miejscowy samolot dyspozycyjny z 2 silnikami o mocy 260 do 340 KM (w wersji B-206S). Rozpiętość — 13,96 m, długość — 10,26 m, wysokość — 3,34 m. Ciężar własny — 2 095 do 2 159 kG, całkowity max. — 3 401 kG. Prędkość max. — 354 do 415 km/h, przelotowa — 301 km/h, min. — 126 km/h, pułap — 7 750 m, zasięg max. — 2 900 km, rozbieg — 430 m, dobieg — 698 m.





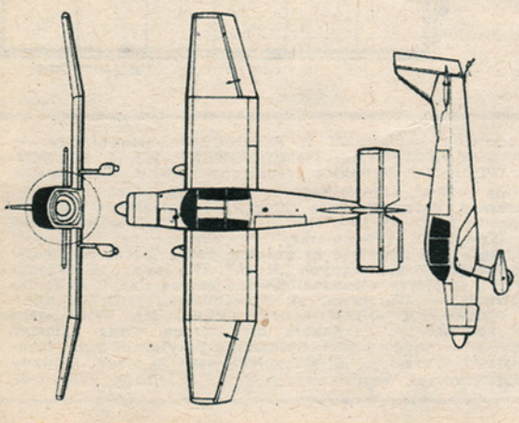


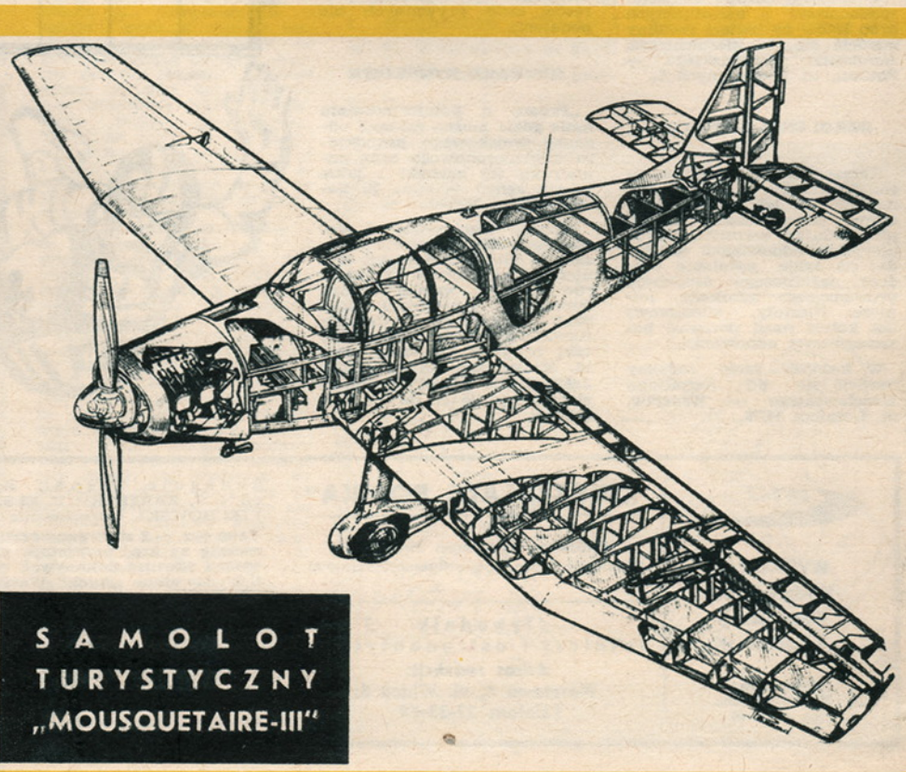
ROBOT KOSMICZNY

Aparat kosmiczny „SCHMOO" opracowany w zakładach Lockheed ma służyć jako robot znajdujący się na wyposażeniu przyszłych orbitalnych stacji załogowych. Będzie on wyposażony w aparaturę telewizyjną i zdalne kierowanie. Długość — 5,85 m, szerokość — 3,9 m. 2 silniki rakietowe. W szczególności robot ten ma służyć do: montowania stacji kosmicznych z elementów dostarczonych na orbitę, prac transportowych i przeładunkowych, dostarczania paliwa do rakiet parkujących na orbicie, naprawy uszkodzeń i akcji ratowniczych w przestrzeni kosmicznej.

Przekrój perspektywiczny pokazuje znany francuski samolot turystyczny z rodziny Jodeli — SAN D. 140C „Mousquetaire-III". Samolot zabiera 4—5 osób. Konstrukcja drewniana. Miesięczna produkcja — 4 samoloty. Silnik — Lycoming 0-360-A2A o mocy 180 KM.

Rozpiętość — 10,27 m, długość — 7,82 m, pow. nośna — 17,9 m². Ciężar własny — 620 kG, całkowity max. — 1 200 kG. Prędkość max. — 250 km/h, przelotowa — 225 km/h, wznoszenie — 230 m/min, pułap — 5 000 m, zasięg max. — 1 400 km, długość startu na przeszkodę 15 m — 305 m. Profil płata NACA — 23015, wznios końcówek — 20°. Średnie zużycie paliwa — 4 l na 100 km (na pasażera).





SAMOLOT TURYSTYCZNY „MOUSQUETAIRE-III"